TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 września 1938 r. | NR 18

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Arbitraż bawełny w Gdyni

Poświęcenie gmachu dla Arbitrażu Bawełny w Gdyni, które nastąpiło dnia 26 września b. r. jest stanowczym posunięciem naprzód w organizacji i rozwoju handlu bawełną, choć nie jest jeszcze definitywnym zakończeniem starań, które się tej sprawie poświęca. Arbitraż Bawełny wyposaża nasze miasto portowe w instrument techniczno-handlowy o dużym i doniosłym znaczeniu.

Gmach nowej instytucji, który powstał dzięki ofiarności sfer gospodarczych z jednej, oraz przy wybitnym poparciu Banku Gospodarstwa Krajowego i Ministerstwa Przemysłu i Handlu z drugiej strony — jest dowodem konsekwentnie rozwijającej się polskiej myśli gospodarczo-morskiej. Toteż fakt otwarcia Arbitrażu Bawełny jest właściwy po temu, aby naświetlić dzieje dotychczasowego rozwoju handlu bawełną w Gdyni i podkreślić twórczą inicjatywę, która się do powstania tego instrumentu przyczyniła.

Myśl skierowania bawełny przez port gdyński powstała wśród miarodajnych czynników już w okresie, gdy Gdynia na skutek wzrostu obrotów towarowych odgrywać zaczęła poważniejszą rolę. W latach 1927 — 1928 — 1929 koncepcja ta rozważana była w resorcie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, stanowiąc temat rozmów z przędzalnikami i załadowcami oraz ekspedytorami. Zagadnienie to traktowano jednak odcinkowo, nie obejmując tych wszystkich elementów, które składają się na pojęcie handlu surowcem bawełnianym. Wchodziły tu w rachubę takie czynniki, jak: transport, magazyny portowe, sprawny przeładunek, fachowa manipulacja i wreszcie kredyty dla transakcyj handlowych i umożliwienie konsygnacji bawełny w porcie. Oprócz tego wchodziły tu w rachubę także sprawy podatku, który w konstrukcji naszego systemu podatkowego zbyt wysoką stopą obarczał transakcje bawełną, stawiając w ogóle handel ten pod znakiem zapytania.

Dopiero dokładne zbadanie wspomnianych spraw dopomogło do osiągnięcia koordynacji w pracach wyżej wymienionych czynników. W zakresie ściągnięcia ładunków bawełny przez nasz port zdecydowanie aktywną rolę odegrały polskie przedsiębiorstwa ekspedytorów portowych. Przemysł włókienniczy, widząc istniejące braki w organizacji transportu i przeładunku jako też wyposażeniu portu w potrzebne składy i urządzenia odnosił się z początku do omawianej sprawy z rezerwą. Zastrzeżenia te ustępowały w miarę poprawiania się warunków przeładunkowych, składowych i kredytowych. Poza tym znalazło się w Łodzi kilka osób, które od samego początku zdecydowanie dążyły do usamodzielnienia polskiego handlu bawełną.

Zespolenie omawianych wysiłków i dążeń sfer gospodarczych, jak i administracji portu jest w dużej mierze zasługą b. Naczelnika Wydziału Handlowego w Urzędzie Morskim, a obecnego dyrektora firmy ekspedycyjnej „Warta" p. Gieysztora.

Pierwsze transporty bawełny surowej przeszły przez Gdynię już w roku 1929, ale obejmowały one tylko drobne partie tego surowca, a ich skierowanie na port gdyński miało charakter raczej przypadkowy. Dopiero przy końcu 1931 roku przeszły przez Gdynię

znaczniejsze partie bawełny, dzięki zwiększeniu zainteresowania, okazanego dla tej sprawy przez łódzkie sfery przemysłowe. W roku 1929 importowano przez Gdynię zaledwie 205 ton bawełny, a w roku 1930 — 564 tony.

Pierwsze transporty bawełny nie przychodziły do Gdyni wprost z portu wywozowego, lecz transportem łamanym z przeładunkiem po drodze w Hamburgu lub w Kopenhadze. Taki stan rzeczy istniał do roku 1931. — Od tego roku sprawa importu oraz przeładunku bawełny w Gdyni uległa już wyraźnemu polepszeniu. Na początku lutego 1931 roku zawinął do Gdyni po raz pierwszy z ładunkiem bawełny statek „Torronto“, należący do firmy armatorskiej „Wilh. Wilhelmsen“ z Oslo. — Znaczenie tego wydarzenia polegało przede wszystkim na tym, że wymieniona linia posiada bezpośrednie połączenie z portami zatoki Meksykańskiej, tak, iż większe partie bawełny (ponad 1.000 bel) mogły być odtąd przewożone do Gdyni bezpośrednio z portu załadowania.

Poważnym etapem w rozwoju handlu bawełną było wybudowanie 2 magazynów dla bawełny w Wolnej Strefie w latach 1932 i 1933, jednego dla manipulacji i drugiego długoterminowego do składowania bawełny. Magazyny te przejął do eksploatacji Bank Gospodarstwa Krajowego, który z tą chwilą rozszerzył swoją działalność w odniesieniu do udzielania kredytów pod zastaw bawełny, stwarzając tym samym trwałe podstawy dla konsygnacji bawełny w porcie. Mówiąc o kredytach dla handlu bawełną podkreślić musimy także działalność prywatnych banków, a mianowicie Banku Cukrownictwa, Domu Bankowego Dr. Kugla, Banku Zachodniego, Banku Handlowego i Powszechnego Banku Związkowego.

O stopniowym polepszaniu się warunków przeładunkowych w porcie gdyńskim świadczą cyfry statystyczne za lata następne, wykazujące szybkie tempo wzrostu przeładunków bawełny: rok 1931 — 6.100 t., rok 1932 — 26.800 t., r. 1933 — 77.700 t., r. 1934 — 82.900 t., r. 1935 — 84.400 t., r. 1936 — 91.800 t., r. 1937 — 93.000 t. i I półrocze roku 1938 — 46.930 t.

W pracy akwizycyjnej tych ładunków wybiły się na czoło następujące przedsiębiorstwa ekspedycyjne: „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“, „Warta“, „Pantarei“ oraz firma „Bergenske Baltic Transports Ltd.“, obecnie „Bergtrans“, która reprezentuje nie tylko towarzystwa żeglugowe, przewożące bawełnę, lecz jest jednocześnie poważnym spedytorem tego artykułu.

Równolegle do wzrostu przywozu bawełny do Polski zanotować można także zjawisko preferowania stawek celnych na ten surowiec, importowany bezpośrednio przez porty polskiego obszaru celnego. Wykazują to odnośne pozycje taryfy celnej, której wydanie z roku 1934 (pozycja 606) określa za 100 kg bawełny surowej, odpadków z niej i wyczesków bawełnianych, sprowadzanych bez podania bliższej drogi przywozu 45 zł cła, podczas gdy import tego surowca uskuteczniany przez porty polskiego obszaru celnego, za zezwoleniem Ministerstwa Skarbu względnie Ministerstwa Przemysłu i Handlu — przewiduje stawkę 1,— zł. z równoczesnym zwolnieniem od opłat manipulacyjnych w wypadku odprawy celnej bawełny na wagony.

W roku 1934 rozpoczęto pertraktacje ze Związkiem Amerykańskich Eksporterów Bawełny w sprawie utworzenia Arbitrażu Bawełny w Polsce. Pierwsza konferencja odbyła się dnia 1 lutego z udziałem delegata eksporterów amerykańskich, p. Lindsay'a. Miała ona na celu zaznajomienie przedstawiciela Związku z postulatami i projektami polskimi, zmierzającymi do uruchomienia wymienionego Arbitrażu. Posiedzenie to odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, p. J. Rummla. Dalsze narady poświęcone tej samej sprawie odbyły się w latach 1934 i 1935 w Gdyni i Łodzi, doprowadzając w dniu 26 maja 1935 roku do powstania Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną. Statut Zrzeszenia zatwierdzony został 5 maja 1936 roku. Zrzeszenie to złączyło wszystkie sfery gospodarcze, zainteresowane w handlu i transporcie bawełny. Celem jego jest popieranie handlu bawełną pod względem technicznym i gospodarczym oraz obrona interesów handlu tego artykułu.

Jak dalece konkretne i realne były prace Zrzeszenia, a zwłaszcza jego Zarządu, świadczą dwa fakty. Pierwszym jest przezwyciężenie wszystkich trudności i zastrzeżeń, które nastręczały się na drodze stworzenia instytucji arbitrażowej w Gdyni, drugim natomiast wybudowanie poświęconego w dniu 26 ub. m. gmachu arbitrażu. Przez wybudowanie gmachu tego dano dowód umiejętności rozwiązywania wielkich spraw w zakresie naszego handlu zagranicznego. Wybitne zasługi w dziele budowy gmachu położył Wiceprezes Zrzeszenia dyr. Władysław Grabowski.

Powyższe uwagi należy uzupełnić wzmianką o wysiłkach poświęconych przygotowaniu fachowego personelu technicznego dla manipulacji bawełną. W tym celu stworzyła Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przy poparciu Ministerstwa Przemysłu i Handlu i gdyńskiego oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego fundusz stypendialny, który umożliwił wykształcenie za granicą 3 polskich klasyfikatorów dla bawełny. Kształcenia kiperów podjęły się zainteresowane firmy spedycyjne. Dnia 6 kwietnia 1938 r. odbył się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni egzamin polskich kiperów bawełnianych, który zdało łącznie 16 osób.

Należy jeszcze nadmienić, że handel ba-

wełną w samym porcie rozwija się pomyślnie, aczkolwiek na razie jest jeszcze za mała ilość odnośnych przedsiębiorstw handlowych. — Obroty osiągnięte w handlu tym wynosiły w roku 1936 — 15 i pół miliona złotych, a w r. 1937 dochodziły do 20 milionów złotych.

Uruchomienie Arbitrażu Bawełny w Gdyni. który stawia handel tym artykułem w Polsce w zupełnie nowej i dogodnej dlań sytuacji — uważane być musi za pozytywne i konkretne osiągnięcie gospodarcze. Stwarza ono podstawy do uruchomienia w przyszłości jeszcze skuteczniejszego instrumentu w sensie ściśle kupieckim, jakim będzie otwarcie w naszym mieście portowym Giełdy Bawełnianej.

Mgr Józef Karczyński

Import i transport bawełny do Polski

Inauguracja Arbitrażu Bawełny w Gdyni stawia zagadnienie importu cennego surowca bawełnianego do Polski, w zakresie którego spośród portów polskiego obszaru celnego od 5 lat dominującą rolę odgrywa gdyński aparat przeładunkowy, w zgoła nowej i korzystnej fazie rozwoju.

Przed wojną światową importowano dla potrzeb przemysłu włókienniczego na ziemiach polskich bawełnę z Turkiestanu rosyjskiego, Persji i innych krajów Azji, jak również z Ameryki oraz innych krajów egzotycznych. Transporty bawełny przychodziły zarówno drogą lądową, jak i morską. Odnośnie tej ostatniej korzystano z usług portów obcych. Tak samo pośrednictwo handlowe znajdowało się nie w naszych rękach.

Po odzyskaniu niepodległości sytuacja nie uległa zasadniczej zmianie, jakkolwiek w granicach polskiego obszaru gospodarczo-celnego znalazł się port gdański. Większość bowiem transportów bawełny przechodziła przez porty niemieckie bądź angielskie (Brema, Hamburg, Liverpool), wyspecjalizowane zresztą w imporcie i handlu bawełną oraz posiadające odpowiednio zorganizowany aparat techniczno-manipulacyjny i bankowy. Sporadyczne wypadki przeładunku tego towaru w Gdańsku, sięgające kilka tysięcy ton rocznie, wywoływały ze strony zainteresowanych polskich sfer gospodarczych i bankowych niejednokrotnie chęć ściągnięcia tu całego importu bawełny, co rozbiło się wszakże o brak zrozumienia i inicjatywy ze strony gdańskiej. Gros transportów przechodził wówczas do Polski przez Niemcy drogą kolejową.

Sytuacja ta uległa zmianie z powstaniem i rozbudową portu gdyńskiego, przez który przeładunek bawełny rozpoczął przechodzić od roku 1929 i znalazł sobie dość szybko prawo obywatelstwa, stanowiąc dziś jedną z poważnych pozycyj towarowych w imporcie.

Równolegle z odbudową zniszczonego na skutek wojny światowej naszego państwa oraz rosnących potrzeb gospodarczych, wzrasta też sam import bawełny. Na przestrzeni całego czasu ulega on pewnemu zahamowaniu jedynie w latach kryzysu 1930 — 1932. Stopniowo powiększa się także liczba krajów, z których sprowadzamy ten surowiec. Uwypukla to najlepiej zestawienie porównawcze dostawców bawełny dla polskiego przemysłu włókienniczego na przestrzeni ostatnich dwóch lat, z którego wynika, że liczba tych dostawców powiększyła się o 6 nowych źródeł zakupu.

Import bawełny surowej do Polski według krajów pochodzenia:

Kraj pochodzenia	1937 Waga w kwintalach	%	1936 Waga w kwintalach	%
Stany Zjednoczone A. P.	388,879	53,75	472,673	66,84
Indie Brytyjskie . . .	97,265	13,44	83,661	11,83
Egipt	74,333	10,27	79,659	11,26
Brazylia	66,685	9,22	27,985	3,96
Kongo Belgijskie . . .	44,815	6,20	23,407	3,31
Peru	12,668	1,75	11,643	1,65
Turcja	12,516	1,73	—	—
Sudan Ang.-Egip. . . .	11,009	1,52	654	0,09
Rosja Sowiecka	5,320	0,74	—	—
Argentyna	3,246	0,45	2,828	0,40
Paragwaj	2,258	0.31	—	—
Nigeria	1,419	0,20	300	0,04
Kenia i Uganda	1,185	0,16	238	0,03
Chiny	779	0,11	—	—
Meksyk	678	0,09	1,019	0,14
Indie Holenderskie . .	194	0,03	—	—
Rodezja Południowa .	138	0,02	—	—
Niassa Bryt.	101	0,01	402	0,06
Indochiny	52	0,00	—	—
Syria	—	—	112	0,02
Inne kraje	—	—	2,645	0,37
	723,559	100,00	707,226	100,00

Jak z uwidocznionej tablicy wynika, gros zapotrzebowania na surowiec bawełniany pokrywa Polska w Stanach Zjednoczonych A. P., bezpośrednio po nich w dostawach partycypują prawie na równi: Indie Brytyjskie, Egipt i Brazylia, dalej dopiero kroczą inne kraje produkcji. W porównaniu z rokiem 1936 import bawełny surowej ze Stanów Zjednoczonych A. P. i Egiptu wykazuje w r. 1937 niewielki spadek na korzyść Indyj Brytyjskich, Brazylii, Konga Belgijskiego itp.

Rozwój importu bawełny surowej do Polski na przestrzeni od roku 1920 do 1938 (1 półr.) zarówno pod względem wagowym, jak i wartościowym, podaje poniższa tablica:

Import bawełny surowej do Polski:

Rok	Waga w kwintalach	Wartość w tys. złotych
1920	228 799	—*)
1921	366 511	—*)
1922	574 102	112 443
1923	519 565	141 969
1924	428 474	152 533
1925	547 729	176 188
1926	578 811	252 818
1927	736 659	280 767
1928	710 894	311 816
1929	604 663	256 748
1930	557 780	189 659
1931	535 067	121 561
1932	405 217	84 137
1933	584 232	94 624
1934	659 994	111 068
1935	657 391	112 806
1936	707 226	122 978
1937	723 559	132 732
I półrocze 1938	384 298	64 552

*) Główny Urząd Statystyczny nie notował w tych latach wartości handlu zagranicznego.

Jeśli chodzi o import bawełny surowej przez porty polskiego obszaru celnego, wagowy i procentowy udział w nim Gdyni i Gdańska na przestrzeni od roku 1925 do r. 1937, to odnośne dane na podstawie źródeł Głównego Urzędu Statystycznego, przedstawia się w sposób następujący:

Import bawełny surowej przez Gdańsk i Gdynię.

Rok	Razem do Polski kwintale	przez Gdańsk kwintale	%	przez Gdynię kwintale	%
1925	547,729	20	—	—	—
1926	578,811	9,249	1,60	—	—
1927	736,659	3,049	0,41	—	—
1928	710,894	3,826	0.54	—	—
1929	604,663	3,869	0,64	—	—
1930	557,780	7,432	1,33	1,646	0.30
1931	535,067	5,808	1,09	50,007	9,35
1932	495,217	4,093	0,83	169,117	34,15
1933	584,232	1,244	0,21	577,497	98,85
1934	659,994	1,360	0,20	656,055	99,40
1935	657,391	6	—	656,550	99,87
1936	707.226	—	—	707,221	99,99
1937	723,559	365	0,05	723,194	99,95

Powyższe zestawienie statystyczne wykazuje, że udział Gdańska w imporcie bawełny w latach dobrej koniunktury 1926—1929, zamiast wykazać wzrost — maleje; Gdynia natomiast mimo ogólnego spadku przywozu tego surowca do Polski, zanotowanego w okresie następnym t. j. w latach 1930 — 1932 rozpocząwszy pionierski import — stale go powiększa. — Jak wynika z tablicy, najwyższy procentowy udział wagowy Gdańska wynosił 1,6 proc. (1926), podczas gdy w Gdyni osiągnął on około 99 proc. (1933) i na tym poziomie utrzymuje się nadal. Innymi słowy port gdyński obsługuje obecnie import bawełny do Polski prawie w 100 procentach, co w głównej mierze zawdzięczać należy nowoczesnym urządzeniom przeładunkowym oraz magazynom portowym, przeznaczonym zarówno do manipulacji jak i długoterminowego składowania bawełny. — Jest ich na razie 3 w strefie wolnocłowej: jeden — magazyn nr VI dla przeładunku i manipulacji o powierzchni użytkowej ca 12.000 mtr. kw., drugi — magazyn nr VII dla składowania długoterminowego o powierzchni użytkowej ca 8.000 m. kw. i trzeci—magazyn nr IX dla składowania długoterminowego o powierzchni użytkowej ca 12.000 mtr. kw. Poza tym pewne partie bawełny korzystają czasami z miejsca w innych magazynach.

Z ogólnej ilości bawełny importowanej przez Gdynię, jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, w ostatnich 3 latach — 83 proc. szło na zapotrzebowanie przemysłu włókienniczego w Polsce. natomiast — 17 proc. obejmował tranzyt i reeksport. Przytoczone cyfry zdają się potwierdzać konkretną możliwość uczynienia z Gdyni portu rozdzielczo-tranzytowego na bawełnę dla krajów basenu bałtyckiego oraz basenu dunajowego, zwłaszcza tego ostatniego, jako naturalnego zaplecza.

Z importem każdego towaru, a więc i bawełny, łączy się ściśle sprawa obsługi transportowej. W zakresie tym, współpraca i wysiłki odnośnych, wymienionych już na innym miejscu „Biuletynu" przedsiębiorstw gdyńskich, zwłaszcza spedytorów i maklerów — doprowadziły na przestrzeni stosunkowo krótkiego okresu czasu do skierowania na Gdynię ładunków bawełny z portów rozdzielczych, jak Brema, Hamburg, Rotterdam, Amsterdam czy Antwerpia i prawie jednocześnie, bo od 1931 r. ładunków bezpośrednich z portów załadowania, głównie Gulfu. W przewozach bawełny amerykańskiej, stanowiącej trzon ogólnego przywozu bawełny do Polski, biorą udział bandery: norweska, szwedzka i amerykańska. — Od roku 1936 tow. Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe zapoczątkowuje jej przewozy przy pomocy zaczarterowanych statków norweskich.

W organizacji bezpośrednich połączeń żeglugowych i transportów bawełny do Gdyni najpoważniejszy dotychczas udział wzięła zjednoczona linia Gulf—Gdynia Line (W. Wilhelmsen. Oslo i Svenska Amerika Mexiko Linien, Göteborg) oraz polskie tow. Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe, obsługujące specjalne linie bawełniane. Spośród innych armatorów przewozem bawełny amerykańskiej do Gdyni trudnią się również towarzystwa: Svenska America Linien oraz American Scantic Line.

Procentowy udział w przewozach bawełny amerykańskiej do Gdyni dwóch wymienionych wyżej towarzystw żeglugowych, na tle ogólnego jej przywozu przedstawia się według nieoficjalnych obliczeń następująco:

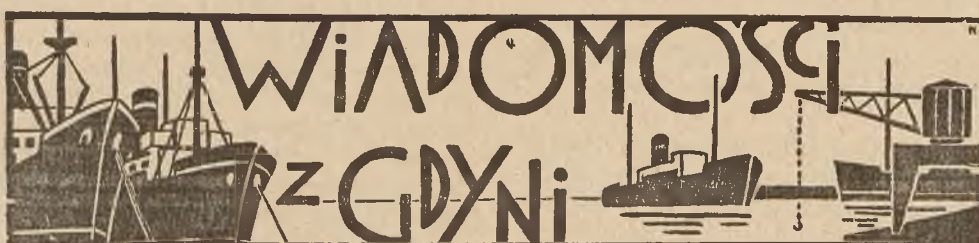
og. przywóz bawełny	Gulf-Gdynia Line	Gdynia-Ameryka L. Ż.
r. 1934—61.739 t.	36.960 t.—60%	—
r. 1935—65.631 t.	39.163 t.—60%	—
r. 1936—62.877 t.	38.880 t.—62%	ca 1.050 t. — 1,7%
r. 1937—55.484 t.	33.247 t.—60%	ca 9,860 t. — 17,7%
r. 1938—29.398 t. 1 półr.	19.219 t.—65%	ca 3.850 t. — 13%

Jak z tego wynika, Gulf — Gdynia Line w przewozach tych partycypuje w ponad 60 procentach, a Gdynia-Ameryka L. Ż. w około 17 procentach. Należy mieć jednak nadzieję, że transport bawełny amerykańskiej do Polski zwiększy się statkami G. A. L.-u w najbliższej przyszłości, w związku z wejściem na tą linię zamówionych przez to towarzystwo dwóch nowych jednostek m/s „Bielsk" i m/s „Łódź", które obsługiwać będą linie bawełnianą z portów Gulfu meksykańskiego.

Największy dotychczas ładunek bawełny przywiózł do Gdyni w jesieni 1937 r. norweski m/s „Taronga", który wyładował 20.000 bel o wadze ca 5.000 ton. Jest to rekordowy transport w zakresie jednorazowego przywozu tak wielkiej ilości surowca bawełnianego.

Z ogólnego przywozu bawełny przechodzi obecnie przez port gdyński 75 proc. ładunków bezpośrednich z portów załadowania, a 25% z przeładunkiem w portach zachodnio-europejskich. Zachodzi więc potrzeba dalszych usilnych starań, aby tą ostatnią cyfrę jak najbardziej zredukować na korzyść przewozów bezpośrednich.

Edmund Urbański



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

Dnia 27 września br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego Prezydium wysłuchało sprawozdania dyr. Izby p. J. Kawczyńskiego z bieżących prac Izby oraz jej udziału w pracach Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. Sprawozdanie z położenia szkół handlowych, będących pod kierownictwem Izby, złożył wicedyr Izby p. M. Cieśliński, zaś z prac w zakresie handlu wewnętrznego wicedyrektor p. T. Marchlewski.

Następnie Prezydium zatwierdziło do przedłożenia Plenarnemu Zebraniu budżet Izby na r. 1939 oraz omówiło plan finansowania budowy gmachu izbowego. Z kolei Prezydium Izby uchwaliło przyznanie szeregu dyplomów honorowych dla pracowników przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych na terenie okręgu izbowego.

ODWOŁANIE 2 ZAPRZYSIĘŻONYCH RZECZOZNAWCÓW IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni odwołał z dn. 30 września br. ze stanowiska zaprzysiężonych przy Izbie naszej dwóch rzeczoznawców: p. Wincentego Szklarskiego z Gdyni, rzeczoznawcę dla ziemiopłodów i nasion oraz p. Czesława Jakubowskiego z Bydgoszczy, rzeczoznawcę dla drzewa.

OTWARCIE ARBITRAŻU BAWEŁNY W GDYNI.

Dnia 26 września br. odbyło się uroczyste poświęcenie nowowybudowanego gmachu Arbitrażu Bawełny w Gdyni, który znajduje się u zbiegu ulic Derdowskiego i Żeromskiego.

W uroczystości wzięli udział pp. wiceminister Przemysłu i Handlu M. Sokołowski, wojewoda pomorski Wł. Raczkiewicz, komisarz generalny R. P. w Gdańsku min. Chodacki, komisarz Rządu w Gdyni mgr Sokół, dyr departamentu morskiego M. P. i H. inż. Możdżeński, dyr Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, prezes Izby Przemysł.-Handlowej St. Tor, przedstawiciele sfer portowych, handlu i przemysłu bawełnianego z kraju, również przedstawiciele handlu i instytucyj arbitrażowych bawełny z zagranicy a mianowicie: 8 z Bremy, 2 z Liverpoolu, 1 z Paryża, 1 z Rotterdamu, 2 z Oslo, 2 z Göteborga i 1 z Ameryki.

Przemówienie wstępne wygłosił prezes Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną dr F. Maciszewski, przedstawiając historię powstania Arbitrażu Bawełny w Gdyni oraz dziękując odnośnym czynnikom za pomoc i poparcie przy powstaniu instytucji arbitrażowej. Krótkie przemówienie wygłosił także biskup-sufragan ks. Dominik, dokonując aktu poświęcenia gmachu. Z kolei przemawiali wiceminister Sokołowski oraz nacz. dyr Banku Gospodarstwa Krajowego dr Barysz, podkreślając znaczenie Arbitrażu Bawełny w zakresie usamodzielnienia się życia gospodarczego naszego kraju.

POM. ZWIĄZEK WŁAŚCICIELI STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ OTWORZYŁ W GDYNI ODDZIAŁ.

Pomorski Związek Właścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej z siedzibą w Bydgoszczy uruchomił z dniem 20 września br. swój od-

dział w Gdyni, przy ul. Św. Piotra nr 12, m. 8, tel. 17-89.

Wymieniona placówka Związku przyjmuje zgłoszenia zapotrzebowania na barki pod transporty towarowe, które uskutecznia się według kolejności zgodnie z istniejącą umową z dnia 23 marca 1938 r., zawartą z Porozumieniem Żeglugowym.

Pomorski Związek Właścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej skupia w ramach swej organizacji właścicieli 300 barek.

WYZNACZANIE MAKLERA KLARUJĄCEGO PRZY KILKU ŁADUNKACH.

Na skutek inicjatywy jednej z zrzeszonych firm, Polski Związek Maklerów Okrętowych omówił zagadnienie wyznaczenia firmy, klarującej statek w wypadku, gdy jeden statek posiada kilka ładunków, przeznaczonych dla różnych załadowców.

W tej sprawie Polski Związek Maklerów Okrętowych stanął na stanowisku, które poniżej podajemy:

Możliwość różnicy zdań, który z załadowców przy ładunku zbiorowym ma prawo decydować o klarowaniu statku wynika wówczas, gdy w umowie frachtowej nie ma odpowiedniej stypulacji. W takich wypadkach utarł się w Gdyni i Gdańsku zwyczaj, że prawo wyznaczenia firmy, klarującej statek, ma załadowca, posiadający największy indywidualnie ładunek na statku. — Kumulacji ładunków i w związku z tym przeniesienia prawa wyznaczenia agentów w Gdyni się nie stosuje. W wypadkach ładunków zbiorowych, załadowca największego indywidualnie ładunku przeprowadza ewtl. rozliczenia prowizji z innymi właścicielami ładunków w pewien określony umownie sposób.

Takie samo zasadnicze stanowisko zajął w identycznej sprawie Zw. Maklerów Okrętowych w Gdańsku.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W SIERPNIU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 11.345 minut 5 z zużyciem prądu 78.047 KWh. i przeładowano 205.865 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 75,6%, w ubiegłym roku 112,—%, spadek zatem wynosi 36,4%.

ZASIŁKI DLA ROBOTNIKÓW ZA ĆWICZENIA W BRYGADZIE OBRONY NARODOWEJ.

W dniu 27 ub. mies. odbyło się walne zgromadzenie Funduszu Urlopowego, na którym powzięto uchwałę, że Fundusz Urlopowy przyjmuje z dniem 1 stycznia 1939 r. akcję wypłaty zasiłków dla robotników portowych, odbywających ćwiczenia w Brygadzie Obrony Narodowej. Na razie na ten cel zostaną zużyte nadwyżki, które Fundusz Urlopowy posiada. W przyszłości zostanie ewtl. uchwalone dodatkowe opodatkowanie się pracodawców.

Do otrzymywania zasiłków z Funduszu Urlopowego będą uprawnieni wyłącznie tylko ci robotnicy, którzy posiadają legitymacje portowe. Robotnicy, zatrudnieni w zakładach przemysłowych oraz w innych portowych warsztatach pracy, otrzymywać będą zasiłki bezpośrednio od swoich pracodawców. Wypłata zasiłków przez Fundusz Urlopowy uskuteczniona będzie robotnikom portowym bez względu na to, czy znajdują się na miesięcznych listach poszczególnych firm, czy też przesyłani są do pracy przez Biuro Pośrednictwa Pracy. Do końca br. robotnicy z list miesięcznych otrzymywać będą zasiłki bezpośrednio od pracodawców, robotnicy, przesyłani przez Biuro Pośrednictwa Pracy, zasiłków nie otrzymają.

Wszystkie czynności administracyjne, jak ewidencyjne ujęcie robotników pod względem ilości członków rodziny itp., przeprowadzi Biuro Funduszu Urlopowego.

Technika wypłaty będzie analogiczna, jak przy wypłatach należności urlopowych, a mianowicie robotnik portowy otrzymywać będzie zasiłek na podstawie zaświadczenia o odbytych ćwiczeniach, wydanego przez Dowództwo Brygady Obrony Narodowej.

Dokładne terminy wypłat ustalone będą przez Fundusz Urlopowy w styczniu 1939 r.

Zasiłek dla pracowników i robotników, powołanych na ćwiczenia w oddziałach Obrony Narodowej, wynosi:

1) dla pracownika, wzgl. robotnika kawalera lub mającego na utrzymaniu 1 członka rodziny — 40% zarobku dziennego.
2) dla pracownika, wzgl. robotnika, mającego na utrzymaniu 2 członków rodziny — 50% zarobku dziennego,
3) dla pracownika, wzgl. robotnika, mającego na utrzymaniu ponad 2 członków rodziny — 60% zarobku dziennego.

Jako członków rodziny uważa się żonę i dzieci.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

ODCZYT DYR. KAWCZYŃSKIEGO W BYDGOSZCZY.

Dnia 20 września br. odbyło się w Bydgoszczy plenarne zebranie Towarzystwa Kupców, w którym wziął udział dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. mgr Józef Kawczyński, wygłaszając referat na aktualny i żywo obchodzący sfery kupieckie temat „Prace badawcze nad strukturą handlu w Polsce". Referent zapoznał obecnych ze stanem

prac badawczych nad dystrybucją towarów w Polsce oraz nakreślił zadania, jakim winno kupiectwo sprostać. aby aparat dystrybucyjny, który odgrywa dużą rolę w zaspakajaniu potrzeb, mógł funkcjonować należycie. Samorządowi gospodarczemu przypada przy tym specjalna rola; ma nie tylko badać zjawiska, ale czynnie współpracować z inicjatywą prywatną nad podniesieniem zdolności kupieckiej a także rentowności tak przedsiębiorstw detalicznych, jak i hurtowych. Ścisła współpraca kupiectwa z Izbą jest gwarancją rozwoju polskiego aparatu dystrybucyjnego, który wykazuje tyle jeszcze braków.

Z OBRAD ZARZĄDU GŁÓWN. ZWIĄZKU TOW. KUPIECKICH NA POMORZU.

W obecności przedstawicieli wszystkich ośrodków kupieckich Wielkiego Pomorza odbyło się w dniu 19 września br. pierwsze powakacyjne posiedzenie Zarządu Głównego Zw. Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Posiedzenie załatwiło cały szereg ważnych spraw związkowych, wśród których na plan pierwszy wysunęły się prace, zmierzające do spopularyzowania kupca i jego ciężkiej pracy oraz propagowania go, jako niezbędnego czynnika wymiany oraz jako obywatela ze wszech miar pożytecznego dla społeczeństwa i Państwa.

Wobec powyższego Związek postanowił zorganizować w najbliższym czasie — okres propagandy kupca, jako czynnika gospodarczotwórczego. Do tego samego zmierzają również specjalne a popularnie ujęte kursy dokształcające, zorganizowane dla kupiectwa. Zebrani po zapoznaniu się z aktualnymi sprawami z terenu samorządu gospodarczego oraz sejmowego. które zreferował Prezes Związku p. Tadeusz Marchlewski, dali również wyraz swojemu stanowisku w sprawie wyborów do Izb Ustawodawczych. stwierdzając, że ustosunkowują się do tychże wyborów pozytywnie. Na takie stanowisko wpłynęła przede wszystkim troska o ciągłość reprezentacji gospodarczej na terenie sejmu. Sfery gospodarcze zdają sobie bowiem wyraźnie sprawę z tego, że interesów gospodarczych mogą i umieją bronić na terenie parlamentu jedynie posłowie sfer gospodarczych. Przy tej sposobności wyrażono uznanie posłom kupieckim pp. T. Marchlewskiemu, R. Stammowi i B. Sikorskiemu, jak też i podkreślono niezaprzeczalne zasługi posłów — kupców. którzy zasiadali w sejmach począwszy od 1920 r.

Następnie p. dyr Radojewski omówił porządek obrad najbliższego zjazdu delegatów Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie, zaś p. mgr Michalik zreferował zagadnienie drobnego kupiectwa na Pomorzu. W ożywionej dyskusji zabierali głos pp. Cylkowski — Bydgoszcz, Wardziński — Skórcz, Gęstwicki — Nowemiasto, Mazur — Grudziądz, Adam Korzeniewski — Grudziądz, Melerski — Toruń, Maciejewski — Tczew, Łukowicz — Kościerzyna, Stamm — Chojnice, Kaźmierczak — Inowrocław, Kuberski — Świecie i inni.

Po zapoznaniu się zebranych z licznymi komunikatami Centrali Związku p. Prezes Marchlewski zamknął posiedzenie.

HANDEL WŁOCŁAWKA UNARADAWIA SIĘ.

Plenarne zebranie Stowarzyszenia Kupców Polskich, które odbyło się w dniu 18 września rb. we Włocławku, było przeglądem pracy Stowarzyszenia oraz jego oddziałów w pierwszym półroczu rb. Ze sprawozdania, zdanego w obecności Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Tadeusza Marchlewskiego wynikało, że oddziały pracują sprężyście w ramach zakreślonego im planu. Następnie p. prezes Marchlewski poświęcił dłuższe przemówienie przedyskutowaniu sprawozdania i nakreślenia planu pracy, który wciąga Stowarzyszenie Włocławskie już ściśle w zakres pracy Związku.

Zebrani z wielkim uznaniem przyjęli referat gospodarczy, wyrażając jednocześnie prelegentowi pełne zaufanie, jako kierownikowi spraw kupiectwa Wielkiego Pomorza, pracującemu nad realizowaniem hasła unarodowienia handlu. Drugi referat, zawierający konkretny plan pracy na okres jesienno-zimowy wygłosił p. mgr Michalik. W obszernej dyskusji zabierali głos pp. Wapniarski. Lercel, Opic, Wielkopolski, Wilczyński, Korpusiński, Czarnecki, Falenczykowski i inni, poruszając poszczególne potrzeby lokalne. Kilkugodzinne obrady pod przewodnictwem p. Prezesa Oźminkowskiego zakończono apelem do wytężonej pracy i zbiorowego wysiłku dla podniesienia swych warsztatów i dobra Pomorza oraz Polski.

Na marginesie obrad należy zaznaczyć, że dłuższa praca organizacyj kupieckich przy poparciu innych grup zorganizowanego społeczeństwa przyczyniła się do poważnego spolszczenia handlu Włocławka, szczególnie w zakresie drobnych i średnich składów. Silnie natomiast odczuwa się brak polskich hurtowni. Liczba składów jest już dziś we Włocławku tak pokaźna, że wskutek braku odpowiednich lokali sklepowych, ceny tychże znacznie zwyżkują, co posiada podwójnie ujemne następstwa. Powiększa to bowiem stałe koszty handlowe składu, pozbawiając jego właściciela niezbędnego kapitału obrotowego i osłabiając tym samym jego konkurencyjność — ponadto wzmacnia się w ten sposób pośrednio silnie żydowski stan posiadania we Włocławku, gdyż Żydzi są w większości właścicielami nieruchomości we Włocławku.

KOMISJE CENNIKOWE.

Jak już donosiliśmy, Minister Rolnictwa i Reform Rolnych ustawą z dnia 5 sierpnia br. został upoważniony do regulowania cen niektórych artykułów powszedniego użytku.

W związku z tym ukazały się ostatnio dwa rozporządzenia wykonawcze, jedno o uregulowaniu cen przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów i drugie o regulowaniu cen węgla i nafty. W myśl tych rozporządzeń, ceny przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów będą regulować starostowie i zarządy miejskie miast wydzielonych w oparciu o opinię komisyj cennikowych, złożonych z zainteresowanych osób, mianowanych na wniosek właściwych Izb. — Komisje te będą się dzielić na 1) wojewódzkie, 2) powiatowe, 3) miejskie.

Na Pomorzu zostaną utworzone dwie komisje cennikowe wojewódzkie: jedna dla przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów, oraz druga dla węgla i nafty. Komisje miejskie i powiatowe będą opiniować tylko regulowanie cen na przetwory zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów. Komisyj miejskich będzie 6 (miasta wydzielone i Włocławek) oraz 23 komisje powiatowe.

Obecnie Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni przy współudziale towarzystw kupieckich przystąpiła do ustalania kandydatów na członków i ich zastępców do tychże komisyj.

W SPRAWIE OPŁAT OD MĄKI I KASZY W OBROCIE HANDLOWYM.

W związku z ostatnio wydaną ustawą o środkach finansowych na popieranie gospodarczo uzasadnionego kształtowania cen artykułów rolnych, jak i rozporządzenia wykonawczego do niej wysunięto szereg zastrzeżeń ze strony zainteresowanych sfer gospodarczych.

Wspomniana ustawa wprowadziła opłaty od mąki i kasz w obrocie handlowym, zwalniając t. zw. obrót gospodarczy, nastawiony na zaspokojenie potrzeb własnych gospodarstw wiejskich. Producenci rolni na podstawie kart kontrolnych, wydawanych przez organa gminne, mogą bez opłaty w zakładach przemiału t. j. młynach dokonywać przemiału zboża względnie wymieniać je na gotowe produkty.

Ponieważ sieć młynów na Pomorzu nie jest zbyt gęsta, przeto młyny w różnych osiedlach pootwierały swe filie, gdzie rolnikom wymieniały zboże na mąkę lub kaszę. Niezależnie od filij młynów na Pomorzu rozwinął się samodzielny handel wymienny, obejmujący około 1.400 placówek zatrudniających kilka tysięcy osób. Wszystkie te wymiany wykupiły świadectwa przemysłowe do końca roku bieżącego.

Po ogłoszeniu omawianej ustawy, władze skarbowe dokonywane przez punkty wymiany obroty, potraktowały jako handlowe i poczęły ściągać z nich wprowadzone opłaty — Podcięło to poważnie byt placówek. Rolnik bowiem, korzystając z obrotu gospodarczego wolnego od opłaty, z konieczności musi jechać ze zbożem do odległego młyna i tam dokonywać przemiału lub wymiany, rezygnując z usług punktów wymiennych, na które nałożona została opłata.

Drugą bolączką, wynikłą na tle wymienionej ustawy jest kwestia obciążenia nową opłatą produkcji makaronu. Jeden z zakładów przemysłowych na Pomorzu zajmuje się produkcją makaronu, który w dużych ilościach lokował na rynku gdańskim. Obecnie w świetle nowej ustawy, mąka, przeznaczona do jego produkcji została obciążona nową opłatą. Tymczasem mąka, wywożona na teren W. M. Gdańska, tej opłacie nie podlega. Na skutek tego wytworzyła się sytuacja dość dziwna. Dla Gdańska opłaci się bowiem sprowadzać mąkę nieobciążoną opłatą z Polski, produkować z niej makaron i wywozić na rynek polski. W tych warunkach makaron gdański może bardzo skutecznie konkurować z makaronem produkcji polskiej.

ZWALCZANIE KORÓWKI WEŁNISTEJ.

Korówka wełnista, zwana też mszycą krwistą, należy do najgroźniejszych szkodników jabłoni. Przez ssanie kolonii mszyc na korze — wobec tego, że mszyce występują stale w tych samych miejscach — tworzą się rakowate narośla. Później obumiera powoli całe drzewo. Dlatego też zwalczanie korówki wełnistej jest nakazane rozporządzeniem Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 19 września 1936. Jeżeli jednak walka ma być skuteczna, musi być prowadzona bardzo konsekwentnie i wytrwale. Przez całe lato, skoro się tylko zauważy kolonie mszyc, należy je zwalczać przez smarowanie spirytusem denaturowym lub emulsją naftowo-mydlaną, a w okresie spoczynku wegetacyjnego przez opryskiwanie karboliną sadowniczą. Wobec tego jednak, że zwalczanie jest trudne, trzeba się strzec przed zawleczeniem korówki do swego sadu. Zbliża się okres jesiennego sadzenia drzewek owocowych. Wobec tego na czasie będzie przypomnieć, że właściciele szkółek mają obowiązek poddania swej szkółki lustracji przez Stację Ochrony Roślin Pomorskiej Izby Rolniczej i postaranie się o świadectwo zdrowotności szkółki, w którym jest zaznaczone, że szkółka jest wolna od korówki wełnistej. Każdy kupujący drzewka owocowe (jabłonie) winien więc we własnym interesie żądać pokazania sobie świadectwa zdrowotności.

ESTONIA — ŻYCIE GOSPODARCZE ESTONII.

Wśród krajów, powołanych po zawierusze wojny światowej do samodzielnego bytu państwowego, pewną jednolitą i specyficzną grupę stanowią t. zw. państwa bałtyckie: Litwa, Łotwa i Estonia, powstałe na gruzach Rosji carskiej. Godnym również podkreślenia jest fakt, iż tak Łotysze jak i Estończycy po raz pierwszy w swych dziejach występują jako suwerenne podmioty prawa narodów.

W dniu 24 lutego 1918 r. wybrani przedstawiciele narodu estońskiego proklamowali powstanie niepodległego państwa. Pod względem położenia można porównać Estonię z Danią, ponieważ i Estonia jest pewnego rodzaju półwyspem, otoczonym Zatoką Ryską, otwartym Bałtykiem, Zatoką Fińską i jeziorem Peipus. Powierzchnia Estonii wynosi 47.549 km² i przewyższa pod względem wielkości Danię, Belgię i Szwajcarię. Ludność Estonii liczy 1.126.413 mieszkańców w tym 88,2% Estończyków.

Estończycy należą do ugro-fińskiej grupy językowej (Finowie, Estończycy, Węgrzy, mieszkańcy Karelii etc.) Z mniejszości narodowych wymienić należy Rosjan — 8,5%, Niemców — 1,5%, Szwedów — 0,7% i Żydów — 0,4%. Jak z powyższego widać struktura narodowościowa Estonii jest dla Estończyków nader korzystna.

Po wojnie światowej Estonia stanęła wobec wielkiego i niebezpiecznego problemu socjalnego. — Mianowicie kraj, eksploatowany przez obcych rządców, stał się krajem małorolnego proletariatu. I tak w pierwszym roku niepodległości sytuacja przedstawiała się w wybitnie niesprawiedliwy sposób: na terenie Estonii istniało 1.200 latyfundiów liczących 2,4 mil. ha, oraz 51.640 chłopskich gospodarstw, liczących 1,7 mil. ha. Nędza w wyniszczonym przez wojnę kraju, masy zdemoralizowanych rewolucją żołnierzy i sąsiedztwo rosyjskiego chaosu, zmusiło rząd estoński do radykalnej reformy rolnej. Dzięki niej stworzono zdrowy trzon społeczny zamożnego włościaństwa, wydajność zaś rolna nie tylko nie spadła, lecz wprost przeciwnie nawet wzrosła. Wzorem dla Estonii była Dania.

Z chwilą ostatecznego ukończenia reformy rolnej, a więc w roku 1929, było 133.357 gospodarstw rolnych z tego: 45.000 gosp. o wielkości 1—10 ha, 59.000 gospodarstw o wielkości 10—30 ha, 22.000 gospodarstw o wielkości 30 do 50 ha, 7.186 gospodarstw o wielkości 50 do 100 ha i 471 gospodarstw o wielkości ponad 100 ha.

Dziś Estonia jest krajem rolniczym, o dążności do uprzemysłowienia, posiadającym 68,5% ludności zatrudnionej w rolnictwie. W przemyśle pracuje 15,8%, w handlu 7,2%, przy czym charakterystycznym objawem jest praca w rodzinnych warsztatach pracy (50,9% zarobkujących). Gdy do tego weźmiemy pod uwagę gęstą sieć spółdzielni wszelkiego rodzaju: od spożywczych do kredytowych, to przyznać trzeba, że stosunki wewnętrzne tego kraju są rzeczywiście zdrowe.

Podziwu godna była zdolność przystosowania się gospodarki estońskiej do zmienionych warunków gospodarczych w Europie. Przerzucono się mianowicie w dużej mierze z uprawy zbóż na gospodarkę hodowlaną. 50% dochodów z rolnictwa płynie dziś z mleczarstwa, a ilość krów z 230.000 w 1920 r. wzrosła do 446.000 w 1937 r. Wydajność mleka jednej krowy wzrosła w dwójnasób.

O starych tradycjach w Estonii jest przemysł włókienniczy, którego 20% produkcji eksportuje się. Drugie miejsce pod wzgl. wartości produkcji zajmuje przemysł spożywczy (tytoń, spirytus, czekolada), dalej idzie przemysł papierniczy i celulozowy. (66% eksportu), przemysł chemiczny, drzewny itd.

Produkcja rolnicza w dużym stopniu przekracza własne zapotrzebowanie, podobnie jak przemysł drzewny i papierniczy. Stąd zależność dobrobytu Estonii od kształtowania się handlu zagranicznego. Przypatrzmy się jak kształtował się on na przestrzeni lat:

Rozwój handlu zagranicznego w latach 1920—1933.

	1920-23	1924-27	1928-30	1931-33
	Przeciętnie rocznie w mil. koron			
przywóz	58,0	91,8	117,6	45,7
wywóz	39,6	93,5	113,6	53,1
obrót	97,6	185,3	231,2	98,8
saldo	— 18,4	+ 1,7	— 4,0	+ 7,4

Rozwój handlu zagranicznego w latach 1934—1937.

	1934	1935	1936	1937
przywóz	55,3	68,8	86,8	111,1
wywóz	69,0	80,1	83,2	106,0
obrót	124,3	148,9	170,0	217,1
saldo	+ 13,7	+ 11,3	— 3,6	— 5,1

Z powyższego zestawienia widać, jak wielki wpływ wywarły lata kryzysu światowego na handel zagraniczny Estonii. Drugim charakterystycznym objawem jest zjawisko ujemnego salda w latach prosperity.

Strukturę wymiany towarowej w grubszych zarysach obrazują poniższe zestawienia:

Przywóz według najważniejszych grup w mil. koron.

	1937	1936	1933	1929
surowce	45,3	36,5	19,7	46,3
maszyny	20,0	14,8	4,4	14,5
środki komunikac.	10,8	7,6	1,9	5,2
materiały budowlane	6,9	4,8	2,3	4,0
towary spożywcze	27,9	22,9	10,6	32,3

Wywóz według najważniejszych grup w mil. koron.

	1937	1936	1933	1929
wytwory rolnicze	48,8	43,4	20,6	55,4
wytwory przemysł.	40,0	30,5	18,6	45,1
drzewo	15,4	8,6	5,5	14,7
różne	1,8	1,3	0,9	2,5

W roku 1937 najważniejszymi artykułami wywozu były: masło (22,5 mil. koron), fabrykaty (6,8 mil. koron), żywe świnie (3,4 mil. koron), bekony (3,0 mil. koron), jaja (2,6 mil. koron), drzewo tarte (15,4), celuloza (7,9) itd.

Jak już na wstępie wspomniano Estonia jest krajem morskim, a długość jej wybrzeża morskiego wynosi 3,400 km, na którym znajduje się 25 portów-przystani. Jedynie trzy z nich są w pełnym tego słowa znaczeniu portami, a mianowicie: Tallinn, Pärnu i Narwa. Obroty towarowe wszystkich portów estońskich wyniosły w 1937 r. 1.110.000 ton, z czego ⅔ przypada na Tallinn.

Flota estońska liczyła w 1937 roku 176.000 trb., a wartość jej taboru wynosiła przeszło 16 mil. koron.

Co do rybołówstwa, to z powodu wielkich trudności w zbyciu połowów, nie rozwija się ono należycie. Połowy przybrzeżne dają rocznie około 16.000 ton ryb, zbywanych przeważnie na rynku wewnętrznym. Połowy dalekomorskie dają 1.000—2.000 ton śledzi rocznie. Ostatnio zbudowano fabrykę mączki rybnej, która przetwarzać będzie ryby i odpadki z nich na treściwą paszę dla bydła i nierogacizny.

Obroty handlowe polsko-estońskie są dość znaczne i na przestrzeni lat 1933—1937 kształtują się następująco:

Lata	Przywóz do Polski z Estonii	Wywóz z Polski do Estonii	Saldo na rzecz Polski
1933	1.745	2.015	+ 270
1934	1.008	2.200	+ 1.129
1935	1.313	1.686	+ 373
1936	1.847	2.305	+ 458
1937	2.526	2.448	— 78

Z ważniejszych towarów przywieziono w roku 1937 do Polski: zwierzęta żywe i wytwory z nich — 336 ton o wartości 333 tys. zł; surowce włókiennicze i wytwory z nich (przędza) — 489 ton o wartości 1.136 tys. zł; metale nieszlachetne i wyroby z nich (złom) 5.768 ton o wartości 754 tys. zł. Ogółem przywieziono 6.743 ton o wartości 2.526 tys. zł.

Z ważniejszych towarów wywieziono w 1937 r.: metale nieszlachetne i wyroby z nich — 2.562 ton o wartości 803 tys. zł; przetwory spożywcze (cukier) — 3.521 ton o wartości 652 tys. zł; węgiel — 10.780 ton — 191 tys. zł; przetwory chemiczne (biel cynkowa) — 160 t. — 102 tys. zł. Ogółem 19.195 ton o wartości 2.448 tys. zł.

Obroty towarowe polsko-estońskie, idące przez porty polskiego obszaru celnego, obsługuje linia regularna „Żeglugi Polskiej", założona już w roku 1930 jako w ogóle pierwsza linia tego przedsiębiorstwa. Dzięki istnieniu tego regularnego połączenia, tudzież dzięki rozbudowie portu gdyńskiego, udało się Gdyni ściągnąć na stałe większe partie towarów tranzytowych estońskich.

ŁOTWA. — PRZYWÓZ TOWARÓW BEZ POZWOLENIA KOM. DEWIZ.

Do wwozu na Łotwę bez pozwolenia tamt. komisji dewizowej — zostały dopuszczone następujące towary:

poz. łotewskiej taryfy celnej 84-a — nasiona buraków cukrowych (jedynie dla potrzeb państwowego monopolu cukrowego), 103 b 1 — tran leczniczy, 177 a — kaolina, 178 a — kreda surowa, 288 a 1. 4 — morfina i jej sole, 288 b — kokaina i jej sole, 289 a — drożdże serne i czyste kultury bakterii na użytek gospodarstw mleczarskich, 291 — serum, preparaty bakterii i inne środki do iniekcji, 292 b 1 — insulina, 308 d 1 — barwniki do masła i sera, 436 — produkty przemysłu księgarskiego, 746-b — nożyce i nożyczki rzemieślnicze, 803 b — noże rzemieślnicze, 938 — części fortepianów, pianin i harmonium, 939 b — części organów, 945 — instrumenty muzyczne dęte i inne, 949 — struny do instrumentów muzycznych, 989 i 990 — przedmioty sztuki i przedmioty antykwarskie.

UTWORZENIE DEPARTAMENTU HANDLU ZAGRANICZNEGO PRZY MINISTERSTWIE FINANSÓW.

Na skutek uchwały Rady Ministrów utworzony został dn. 1 października br. przy łotewskim Ministerstwie Finansów — Departament Handlu Zagranicznego, do którego kompetencji należą wszelkie sprawy gospodarki dewizowej, ruchu płatniczego oraz importu i eksportu towarów.

Nowoutworzona komórka przejęła prawa i obowiązki Komitetu Dewizowego, jak również część uprawnień Departamentu Handlowo-Przemysłowego. Komitet Dewizowy został na skutek tego rozwiązany.

Powstanie Departamentu Handlu Zagranicznego posiada dla życia gospodarczego Łotwy poważne znaczenie, gdyż w łonie jego skupiono szeroki zakres działalności i kompetencyj, które dotychczas należały do rozmaitych resortów.

FINLANDIA. — FIŃSKI BILANS HANDLOWY Z ANGLIĄ.

Fiński bilans handlowy z Anglią kształtował się dla Finlandii bardzo pomyślnie; 45% wywozu zakupiła Anglia, gdy tymczasem tyl-

ko 22% przywozu fińskiego pochodziło z Wielkiej Brytanii. Finlandia zyskała tym samym nadwyżkę około 2 miliardów fińskich marek, co umożliwiło jej pokrycie bilansu ujemnego z innymi krajami, jak np. z Niemcami, które dostarczyły towarów za 600 milionów fińskich marek więcej, niż wywiozły.

Ponieważ strona angielska dawała do zrozumienia, iż Finlandia winna podnieść import z Anglii, kupcy fińscy udzielili szeregu ciekawych wyjaśnień. Ustalono przede wszystkim, że w przeciągu ostatnich pięciu lat import fiński z Anglii wzrósł o 220% do wysokości 2.062 milionów w przeciwieństwie do eksportu, który wzrósł tylko o 93% do sumy 4.189 milionów fińskich marek.

Podnoszono dalej, że stosownie do natury eksportu fińskiego, polegającego na wywozie surowców lub najwyżej półfabrykatów, korzyści fińskie nie były zbyt wielkie, w porównaniu z zyskami osiągniętymi ze sprzedaży gotowych wytworów.

Anglia wreszcie korzystała, kupując po cenach bardzo dogodnych, gdyż w przeciwnym razie dawnoby zmieniła źródło zakupów.

Na marginesie tej dyskusji anglo-fińskiej trzeba zaznaczyć, że argumenty fińskie odnoszą się równie dobrze i do polskiego eksportu do Anglii. Rzeczą jednak najcharakterystyczniejszą jest zmiana stanowiska Anglii, która mimo swych liberalnych tendencyj coraz zazdrośniej pilnuje równowagi bilansu handlowego, czyniąc z niego środek nacisku politycznego na dany kraj.

SZWECJA. — UCIECZKA KAPITAŁÓW DO SZWECJI.

W związku z niepewną sytuacją w krajach środkowo-europejskich dała się ostatnio zauważyć ucieczka kapitałów do Szwecji, która, według mniemania kapitalistów, pozostanie zawsze neutralna. O ile początkowo napływ kapitałów nie dał się uchwycić statystycznie, to obecnie można podać pewne dane, opierając się na zapasach złota Banku Szwedzkiego.

O ile jeszcze w sierpniu zapasy złota oceniano na około 617 milionów kr., o tyle już w pierwszym tygodniu września wzrosły one o 20 milionów. W tym samym tygodniu wzrosły długi płynne o 31 mil. kr. do wysokości 848 milionów kr., figurujące jako długi krótkoterminowe w walucie obcej.

Zaznaczyć należy, że kapitał obcy nie szuka w Szwecji okazji do inwestycji ani nie jest lokowany w papierach wartościowych, lecz pozostaje wolnym do dyspozycji. W związku z tym notować należy poprawę kursu korony szwedzkiej, która jednakże zostanie prawdopodobnie nadal związana z funtem.

WZMOŻONY RUCH TURYSTYCZNY W SZWECJI.

Z ogłoszonej ostatnio statystyki ruchu turystycznego za pierwszych 8 miesięcy rb. wynika, iż w tym czasie zwiedziło Szwecję 90.000 gości zagranicznych, przybyłych z 60 krajów. Cyfra ta nie obejmuje turystów z krajów sąsiedzkich, jak Dania, Finlandia i Norwegia, tak, że łącznie liczba cudzoziemców, przybyłych w roku bieżącym do Szwecji jest znacznie wyższa. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego, liczba zagranicznych turystów zwiększyła się o 5.376 osób. Najliczniej przybyli turyści z Niemiec, W. Brytanii, U. S. A., Holandii, Czechosłowacji i Francji. Łącznie zwiedziło Szwecję w pierwszych 8 miesiącach rb. 40.000 Niemców, tj. o 1.749 więcej, niż w roku ubiegłym, jednakże blisko połowa zatrzymała się tylko przez jeden dzień; Anglię reprezentowało 18.705 turystów (o 2.912 więcej niż w roku ubiegłym), z Ameryki przybyło 14.579 osób. Znacznie wzrosła liczba Holendrów, którzy zwiedzili w roku bieżącym Szwecję, a mianowicie z 20 do 4.752 osób.

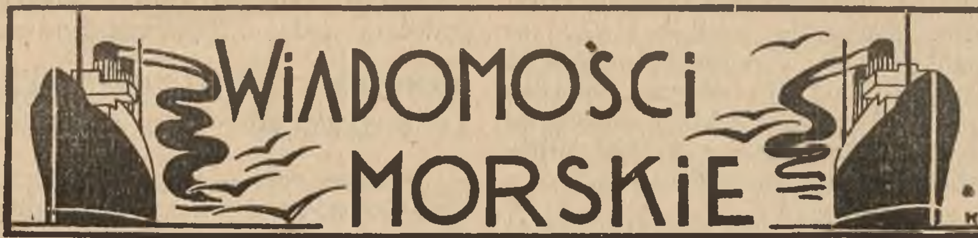
REKORDOWE ZBIORY PSZENICY W SZWECJI.

Według ostatnio ogłoszonych przez Szwedzki Urząd Statystyczny danych szacunkowych o zbiorach tegorocznych — zbiory pszenicy osiągnęły rekordową cyfrę 690 tys. ton wobec 579 tys. ton w roku poprzednim. Zbiory żyta ozimego wynoszą 390 tys. ton wobec 399 tys. ton w 1937 r., zbiory siana pozostają o jakie 100 tys. ton poniżej zeszłorocznych, wynosząc obecnie tylko 5.950 tys. ton.

NORWEGIA. — NORWEGIA ZACZYNA ODCZUWAĆ SKUTKI DEKONIUNKTURY.

Prezes Norweskiego Związku Bankowego, p. E. Sandberg, w przemówieniu na dorocznym zebraniu poświęcił dużo miejsca charakterystyce położenia Norwegii na tle powszechnej obniżki handlu międzynarodowego. Obniżka ta dotknęła szereg najważniejszych przedsiębiorstw eksportowych.

Ustał prawie zupełnie dopływ zamówień na przetwory drzewne, co gorsze wielu z zagranicznych kupców już to wyraźnie odmówiło dopełnienia kontraktów, już to zażądało obniżki cen. Także budownictwo okrętowe odczuło obniżkę frachtów, która oczywiście nie zachęca do budowy nowych statków. Wszystko to wykazuje, zdaniem mówcy, na uzależnienie Norwegii od sytuacji światowej. Na ogół jednak aktywność gospodarcza Norwegii zdołała się utrzymać na dawnym poziomie.



POROZUMIENIE ŻEGLUGOWE POLSKO-WŁOSKIE.

W dniu 11 września rb. zawarte zostało porozumienie między tow. „Żegluga Polska" w Gdyni. a towarzystwem włoskim „La Costiera" z Genui w sprawie żeglugi między portami bałtyckimi i zachodnio-włoskimi. Uzgodniono przy tym sprawę wspólnego rozkładu jazdy, który będzie obowiązywał od 1 listopada br. oraz kwestię wspólnej polityki frachtowej.

Zawarte porozumienie obu linij żeglugowych stanowi poważny krok naprzód w rozwoju bezpośredniej komunikacji między portami obydwu krajów.

ARBITRAŻ HANDLOWO-ŻEGLUGOWY W ANTWERPII.

Antwerpijska „Shipping Federation". jako reprezentant interesów żeglugi razem z antwerpijską Izbą Handlową, jako strażniczką handlu, współpracują zgodnie nad rozwojem portu. Jednym z owoców współpracy było ustanowienie Komisji Polubownej i Arbitrażowej dla handlu zbożem. Pomyślne wyniki jej pracy zachęciły do stworzenia nowej instytucji p. n. „Committee for Commercial and Maritime co-operation", w skrócie „Comaco". Nowy komitet ma za zadanie rozstrzyganie sporów, zachodzących między członkami obu organizacyj tj. kupcami i agentami żeglugowymi. w sprawie nieprzestrzegania warunków załadowania i wyładowania (zwyczaje itd.) W wypadkach powyższych „Comaco" ma nie tylko pośredniczyć, ale i objąć arbitraż, przy czym podkreślono, że ani prawidła, ani też ustalania czy zmiany taryf. nie należą do kompetencji Komitetu. W ten sposób zadzierżgnięto nowe węzły między sferami żeglugowymi i kupieckimi.

PIERWSZA BUDOWA STATKU NA ŁOTWIE.

Na nowopowstałej stoczni „Tosmare" w Libawie ma być rozpoczęta za kilka tygodni budowa statku pojemności 2.500 trb. Jest to pierwsza budowa na nowowybudowanej stoczni łotewskiej.

WZROST ZATRUDNIENIA FLOTY DUŃSKIEJ.

Duński tonaż uwiązany zmniejszył się znacznie — o 10% — w przeciągu sierpnia i na 1 września wynosił 40 statków 82.033 ton. gdy miesiąc przedtem w portach duńskich były uwiązane 44 statki — 92.362 ton.

Wzrost zatrudnienia jest zgodny z przewidywaniami armatorów duńskich, którzy wyrażali nadzieję na zatrudnienie całego tonażu z chwilą ożywienia żeglugi na jesień. Podobnie i uwiązany tonaż norweski zmniejszył się nieznacznie.

ROZBUDOWA PORTÓW SZWEDZKICH.

Rząd szwedzki uchwalił następujące kredyty na rozmaite roboty w portach: Uddevalla na pogłębienie wejścia do portu — 43.200 kor.; Skelleftehamn — na przebudowę nabrzeży — 49.800 kor.: Hudikswall na przebudowę nabrzeży i pogłębienie portu — 52.800 kor.

RUCH STATKÓW W PORTACH NIEMIECKICH.

Ogólny ruch statków w najważniejszych portach niemieckich wykazał w pierwszym półroczu bież. roku dość znaczny, bo wynoszący 9,7% czyli 4.037.000, wzrost tonażu do wysokości 43.988.000. Ruch ten kształtował się następująco w tys. ton netto:

	1937	1938
Porty morza Północnego	31.730	35.210
Hamburg	19.099	20.343
Brema	8.542	9.903
Emden	2.384	2.704
Porty Bałtyckie	10.171	10.778
Szczecin	2.822	3.078
Sassnitz	2.448	2.492
Rostoka	1.710	1.874
Królewiec	1.198	1.223
Kiel	1.023	954
Lubeka	833	996.

Jak widać wzrósł przede wszystkim (83%) obrót portów morza Północnego, przy czym ruch wewnętrzny wzrósł szybciej od zagranicznego. Flota niemiecka przewiozła w pierwszym półroczu 59,6% ogółu towarów (27.349.000 ton), dalej kroczy flaga brytyjska (8,2% — 3.763.000). duńska i holenderska.

ROZBUDOWA PORTU W SZCZECINIE.

W celu zwiększenia sprawności portu w Szczecinie, zwłaszcza w zakresie przeładunku towarów masowych, dyrekcja tego portu przystąpiła do dalszej jego rozbudowy kosztem 12 milionów RM. Inwestycje mają być ukończone w 1943 r. Przede wszystkim nastąpić ma powiększenie t. zw. Reichwerderhafen o 330 m nadbrzeża, uzbrojenie go w nowe dźwigi poz-

woli zwiększyć zdolność przeładunkową o 1,3 mil. ton rocznie. Projektuje się dalej rozbudowę spichrza zbożowego do pojemności 33.000 ton, wrzeszcie modernizację wolnej strefy przez ustawienie tam nowych dźwigów. Kilka innych drobniejszych inwestycyj kolejowych i portowych przyczyni się do usprawnienia przeładunków.

POLITYKA ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W NIEMCZECH.

Niemiecki podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu p. Königs w mowie swej, wygłoszonej ostatnio na posiedzeniu Niemieckiego Ekonomicznego Towarzystwa Naukowego w Lipsku ujął niemiecką politykę śródlądowych dróg wodnych w następujące 3 punkty: 1) rozwój tych dróg w kierunku do niemieckich portów morskich, 2) przyłączenie pogranicza do sieci dróg wodnych, 3) połączenie rzek między sobą tak, aby powstała sieć dróg wodnych obejmująca możliwie całe państwo.

Ze szczególnym naciskiem podkreślił p. Königs pośpiech, z jakim prowadzone są prace nad połączeniem Renu z Dunajem ze względu na gospodarcze znaczenie tej drogi jako łącznika między Wiedniem a Zagłębiem Rhury.

PORTY MORZA PÓŁNOCNEGO W OBLICZU DEPRESJI GOSPODARCZEJ.

Dokładne dane statystyczne hamburskiego Urzędu Statystycznego przynoszą ciekawe informacje o spadku obrotu handlowego niektórych portów morza Północnego. Spadek powyższy za I półrocze rb. wynosi około 4% ogólnych obrotów Hamburga, Rotterdamu, Antwerpii i Bremy, które wynosiły ostatnio 46,25 mil. ton. Powyższy spadek o 1,7 mil. ton czyli jest mniejszy o 4%, niż należało się spodziewać. Zastanawiającym jednak jest fakt nierównomiernego kształtowania się obrotów w wyżej wymienionych portach. Porty niemieckie wykazywały w okresie wymienionym wzrost obrotów o 6% w przeciwieństwie do Antwerpii i Rotterdamu (spadek o 8,3%). Powyższy stan obrazuje niniejsza tabela:

	I półrocze (mil. ton)			
	1935	1936	1937	1938
Rotterdam	12,96	15.04	19,50	18,81
Hamburg	9,90	10,96	12,13	12,47
Antwerpia	9,15	10,59	12,50	10,54
Brema	3.23	3,33	3,86	4,43

Jeżeli wnikniemy w strukturę obrotów tych portów, to rzuci się w oczy zjawisko rosnącego jeszcze importu (Hamburg o ca 11%, Rotterdam 5,7% obrotów) przy malejącym eksporcie. Jedynie eksport przez Bremę zwiększył się nieco dzięki przeładunkom węgla z Nadrenii. Nie trzeba jednak zapominać, że na wzrost obrotów portów niemieckich wpłynął m. in. i rozwój żeglugi przybrzeżnej.

Jak widać z powyższego rozwój portów jest ściśle związany z kształtowaniem się bilansów handlowych nie tylko własnych, ale i zaplecza. Przewiduje się jednak pewną obniżkę również obrotów portów niemieckich, ponieważ duże saldo ujemne bilansu niemieckiego nie może być inaczej wyrównane jak obniżeniem importu, ponieważ eksport niemiecki natrafia na coraz to inne przeszkody.

PRZYCZYNY SPADKU OBROTÓW TOWAROWYCH W ANTWERPII.

Porty przeładunkowe są — jak wiadomo — najczulszymi punktami na wszelkie wahania koniunktury. Również i Antwerpia odczuła obecnie skutki kurczenia się obrotów handlu międzynarodowego. Statystyka bowiem portowa za 8 miesięcy roku bież. wykazuje spadek obrotów o 278 statków i 624.336 ton, czyli o 7%. Obroty kształtowały się następująco: W roku 1937, w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy było ogółem 8.009 okrętów o pojemn. 16.495.591 ton, gdy tymczasem w roku bieżącym 7.731 jednostek o pojemn. 15.871.255 ton.

Obok pewnego, sezonowego zresztą, osłabienia tempa interesów handlowych, spadek powyższy przypisać należy przyczynom głębszym, a mianowicie posunięciom ostatniego gabinetu Van Zeelanda, przez które Antwerpia straciła reputację najtańszego portu w Europie. Ustawodawstwo bowiem w ostatnich czasach zwiększyło koszty i zmniejszyło zdolność pracy portu, tak iż trudno będzie Antwerpii konkurować o przeładunek rudy i zboża dla Niemiec czy Szwajcarii. Płace bowiem i czas pracy są najważniejszymi motorami rozwoju portu, ponieważ kupiec zawsze dąży tam, gdzie są najniższe koszty przeładunku, pozwalające mu najkorzystniej i najszybciej obsłużyć klienta.

Jak donoszą, rząd belgijski zamierza przedsięwziąć szereg środków, mających zahamować działanie przyczyn spadku obrotów.

NOWE HOLENDERSKIE STATKI PASAŻERSKIE.

Holandia uruchomiła niedawno na szlaku północnego Atlantyku nowoczesny statek szybkobieżny pojemności 36 tys. trb. — „Nieuw Amsterdam". Drugi duży statek przeznaczono dla linii łączącej Holandię z Indiami. Jest to ostatnio spuszczony na wodę w Amsterdamie statek „Oranje" o pojemności 20 tys. trb. Szybkość jego ma wynosić 21 węzłów, co pozwoli mu na przebycie drogi między Genuą lub Marsylią do Batawii w ciągu 16 dni, zamiast 20 przewidzianych w obecnym rozkładzie podróży. Statek ten ma miejsc dla 513 pasażerów pierwszej i drugiej klasy, 148 pasażerów trzeciej klasy i 52 pasażerów czwartej klasy. Załoga liczy 383 osób.

LONDYN NAJWIĘKSZYM PORTEM EUROPY.

Według rocznego sprawozdania zarządu portu w Londynie ruch statków na wejściu i wyjściu w żegludze zagranicznej, zamorskiej jak i kabotażowej wynosił w 1937 r. kalendarzowym 62,6 mil. ton r. n. wobec 62,2 mil. trn. w 1936 r. i 53,9 mil. trn. w 1932 r. Port londyński, obsługujący olbrzymi rynek konsumcyjny, charakteryzuje znaczna przewaga przywozu nad wywozem. I tak w ciągu 12 miesięcy do końca marca 1938 r. przywieziono do portu 36,7 mil. ton, wywieziono zaś tylko 7,9 mil. ton. W przywozie do portu udział żeglugi zagranicznej wynosił 18 mil. ton, kabotażu — 16,8 mil. ton. tranzytu — 1.9 mil. ton. Wywieziono za granicę 3,5 mil. ton, w ruchu kabotażu — 2,5 mil. ton, tranzytem — 1,9 mil. ton. Ogólny obrót towarów wynosił zatem 44.6 mil. ton. Największy port na kontynencie Rotterdam miał w 1937 r. przeładunku 42 mil. ton, następnie Antwerpia — 28 mil. ton. Hamburg — 25 mil. ton, Gdynia, największy port na Bałtyku — przeszło 9 mil. ton.

SPADEK TONAŻU FLOTY BRYTYJSKIEJ.

Ogólny tonaż floty brytyjskiej liczy obecnie około 15.000.000 ton netto, z czego 1.700.000 ton statków starszych ponad 25 lat. Ponieważ jednak buduje się tylko 750.000 ton rocznie, zagraża flocie brytyjskiej dość znaczny spadek z chwilą pocięcia starszych statków na złom. Z drugiej strony flota oceaniczna brytyjska zmniejszyła się o 3.500.000 ton w porównaniu z rokiem 1914. Wobec tego rząd angielski zamierza uciec się do środków bardziej radykalnych, mogących powstrzymać dalszy spadek tonażu drogą zmodyfikowania planu budowy i cięcia statków oraz przez subwencje dla armatorów, zastępujących swe stare statki nowymi.

TRAMPOWY POOL KOMPENSACYJNY W ANGLII.

Przeprowadzone wśród armatorów brytyjskich głosowanie w sprawie utworzenia trampowego poolu kompensacyjnego dało następujące wyniki: za projektem wypowiedzieli się reprezentanci 2.090 tys. trb., czyli 57%, nadto 3,8% wypowiedziało się również za projektem. lecz z zastrzeżeniem, natomiast przeciw głosowali przedstawiciele 1.181 tys. trb. czyli 32,2% — z zastrzeżeniem — 0,4%. wstrzymało się od głosu 6,6%.

NOWY MOTOROWIEC RUMUŃSKI „BASARABIA“.

Dnia 14 września br. opuścił Kopenhagę wybudowany tamże na stoczni Burmeister & Wain, drugi z kolei rumuński statek motorowy „Basarabia“.

Jest to nowoczesny statek pasażerski, posiadający 80 kabin I klasy, 100 — II klasy, 230 — III klasy oraz 8 kabin luksusowych i 2 superluksusowe. Dwa 12-cylindrowe motory Diesla rozwijają moc 14.400 do 19.000 HP. Szybkość statku podczas prób wyniosła 25.7 węzłów na godzinę.

Podobnie jak m/s „Transilvania“, m/s „Basarabia“ zainstalowana została przez tow. Serviciul Maritim Roman na linii Constanta — Alexandria z zawijaniem do portów w Istambulu, Pireusie, Haifie i Beyrucie.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

ZMIANY NR. 35 OKÓLNIKA KOMISJI DEWIZOWEJ W ZWIĄZKU Z UMOWĄ POLSKO-NIEMIECKĄ.

W związku z zawarciem umowy gospodarczej polsko-niemieckiej z dnia 1 VII 1938 r., postanowienia okólnika Nr 35 Komisji Dewizowej w sprawie obrotu płatniczego w Niemcami uległy zmianom (od dnia 1 IX 1938 r. — z tym dniem przestały obowiązywać przepisy okólnika Nr 35 z dnia 4 III 1937 r. wraz z uzupełnieniem z dnia 17 XI 1937 r. i okólnika Nr 17 z dnia 25 XI 1937 r.) Spośród istotniejszych zmian w porównaniu z poprzednio obowiązującymi zasadami wymienić należy następujące:

Należności z obrotu towarowego:

Do wykazu należności, które mogą być przekazywane tylko za pośrednictwem Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, zostały włączone należności za towary sprowadzone z obszaru byłego Państwa Związkowego Austrii, za które zapłata następuje po dniu 31 sierpnia 1938 r.

Wyjazdy do Niemiec w sprawach handlowych:

Osobom wyjeżdżającym w sprawach handlowych, które korzystają z przydziału czeków (listów kredytowych) PIR‘u do zł 100 — na każdy dzień pobytu — banki dewizowe mogą zezwolić ponadto na wywóz przy każdorazowym wyjeździe do Niemiec zł 30 lub równowartość tej kwoty w niemieckich pieniądzach srebrnych (poprzednio — RM. 30). Wspomniane czeki PIR‘u będą honorowane również przez Deutsche Bank w Berlinie oraz wszystkie jego oddziały i korespondentów w Niemczech.

Wyjazdy do Niemiec w sprawach innych niż handlowe:

Również osoby wyjeżdżające w sprawach innych niż handlowe, którym banki dewizowe

mogą przydzielać akredytywy wystawiane przez Bank Polski (do kwoty RM. 750 — w miesiącu kalendarzowym na jedną osobę) mogą wywozić ponadto zł 30 — lub równowartość w niem. mk. srebrnych. (Dawniej — RM. 30).

Akredytywy Banku Polskiego są płatne, oprócz w poprzednio wymienionych bankach lub ich oddziałach, również w: Österreichische Creditanstalt — Wiener Bankverein, Wien; Bank für Oberösterreich und Salzburg, Linz; Hauptbank für Tirol und Vorarlberg — Tiroler Landesbank, Innsbruck: Bank für Kärnten, Klagenfurt.

Przekazy na zasadach ogólnych:

Do wykazu należności, które mogą być przekazywane do Niemiec na zasadach ogólnych, dodano należności z tytułu pożyczek zagranicznych, odpowiadających warunkom rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 8 XI 1937 r. (patrz okólnik Komisji Dewizowej Nr 46 z dn. 27 XI 1937 r.)

Należności nietowarowe z obrotu towarowego:

Oddziały Banku Polskiego i banki dewizowe mogą rozpatrywać wnioski o przekazanie do Niemiec, wyłącznie za pośrednictwem Banku Polskiego, należności z tytułu frachtów morskich i kosztów ubocznych, związanych z obrotem towarowym Polski z trzecimi krajami — tranzytem przez Niemcy — oraz z tytułu dochodów z nieruchomości i oprocentowania kapitałów (np. odsetki od pożyczek, dywidendy, udział w zyskach przedsiębiorstw), przypadających osobom fizycznym i prawnym, mającym siedzibę w Niemczech — w tych przypadkach, gdy całość zobowiązania płatnego w poszczególnym terminie nie przekracza sumy zł 1000 — lub równowartości tej sumy.

Upoważnienie to dotyczy również sum wpłaconych z powyższych tytułów na rachunki zablokowane, o ile przedstawiono bankowi wystarczające dowody tytułu wpłaty.

Przekazy z powyższych tytułów Bank Polski wykonywa w 50% w wolnej dewizie i w 50% z rachunku Polskich Kolei Państwowych w Deutsche Verkehrs-Credit Bank A. G.

Wyjaśniono, że firmy, posiadające upoważnienie Komisji Dewizowej do wykładania za obcych armatorów w Gdyni kosztów żeglugi i zaopatrzenia statków (maklerzy okrętowi, armatorzy polscy itd.), powinny potrącać przypadające im należności — z tej połowy należności niemieckich armatorów, która ma być przekazana w dewizie.

W związku z powyższym na takich zleceniach przekazowych (formularz 471 i 472) należy podawać Bankowi Polskiemu: a) sumę należności niemieckiej brutto, b) sumę należności przekazującej firmy polskiej, podlegających potrąceniu, c) sumę, którą należy przekazać do Niemiec, przy czym należy zaznaczyć, jaka kwota ma być przekazana w wolnej dewizie, a jaka z należności Polskich Kolei Państwowych w Deutsche Verkehrs - Credit Bank A. G.

Przekazy należności do b. Austrii:

Przepisy nowego okólnika 35 mają zastosowanie również do przekazów dokonywanych po dniu 31 sierpnia 1938 r. na rzecz osób fizycznych i prawnych, mających siedzibę na obszarze byłego Państwa Związkowego Austrii oraz z tytułu dostaw towarów austriackich.

Zgodnie z układem rozrachunkowym polsko-niemieckim z dnia 1 VII 1938 r. zobowiązania zaciągnięte w szylingach austriackich płatne są według kursu zł 99 = S. a. 100,—, względnie S. a. 101,01 = zł 100. Taki sam kurs winien być zastosowany do wszelkich innych zobowiązań, wyrażonych w szylingach austriackich.

IMPORT MASZYN ROLNICZYCH DO KANADY.

Import wszelkich maszyn i narzędzi rolniczych do Kanady osiąga wprawdzie bardzo poważne sumy, bliższa jednak jego analiza zdaje się wskazywać na słabe widoki wprowadzenia wyrobów polskich. Bezpośrednia bliskość Stanów Zjednoczonych tworzy z dominium naturalny rynek zbytu dla przemysłu maszynowego tego kraju. Masowa produkcja, oszczędność na frachcie i szeroka reklama — wszystko to stawia Stany Zjedn. w pozycji nierównie lepszej niż jakikolwiek kraj europejski, toteż na Stany Zjednoczone przypada przeszło 93% importu. Należy dodać, że suma ta pokrywa w 90% maszyny rolnicze, narzędzia bowiem importowane są ze Stanów w minimalnych ilościach.

Poniższa tabela ilustruje udział poszczególnych krajów w imporcie do Kanady maszyn i narzędzi rolniczych (w r. 1937):

Stany Zjednoczone	$ 10.141.308,—
Anglia	$ 263.160 —
Szwecja	$ 304.628 —
Niemcy	$ 52.465.—
Belgia	$ 11.094,—
	$ 10.772.755.—
7 krajów Imp. Bryt.	$ 14.000 —
12 innych krajów	$ 17.095.—
Razem	$ 10.803.750,—

Jak wynika z powyższych danych, drugie miejsce po Stanach zajmuje w eksporcie do Kanady Szwecja. Dostarcza ona wyłącznie prawie maszyny z dziedziny mleczarstwa. Przy przywozie z Anglii dużą rolę odgrywają preferencyjne stawki celne. Fakt jednak, że mimo preferencji udział Anglii w przybliżeniu nawet nie może się porównać z udziałem Stanów Zjednoczonych w omawianym imporcie, świadczy o specjalnie uprzywilejowanej sytuacji tych ostatnich. Pewne wyniki osiągane przez Niemcy i Belgię, tłumaczyć należy wy-

soką specjalizacją tych krajów w dziedzinie przemysłu maszynowego i z dawna ustalonym kontaktom.

Zaznaczyć należy, że miejscowy przemysł maszyn i narzędzi rolniczych jest dobrze rozwinięty i że eksport Kanady w tej dziedzinie wyniósł w roku budżetowym 1937—$ 6.276.608.

DOSTAWY PAPIERÓW FOTOGRAFICZNYCH DO KOLUMBII.

W Kolumbii nie istnieje produkcja krajowa papierów fotograficznych. Sprowadza się wszelkie rodzaje z zagranicy. W roku 1936 import ten wynosił:

z Niemiec	14.259 kg	netto	za 36.364	pesos
ze Stanów Zjedn.	12.937 kg	netto	za 30.640	pesos
z Belgii	3.186 kg	netto	za 9.216	pesos
z Anglii	1.766 kg	netto	za 3.001	pesos
z Holandii	324 kg	netto	za 694	pesos
z Francji	5 kg	netto	za 8	pesos
razem	32.477 kg	netto	za 79.923	pesos

przy czym 1 peso równa się okrągło 3 zł.

Papiery fotograficzne wszelkiego rodzaju są clone podług pozycji 176 taryfy celnej. Cło wynosi 25 centavos za 1 kg brutto. Stawka jest jednolita, t. zn. istniejące traktaty handlowe nie przyznają zniżek celnych na te artykuły żadnemu krajowi.

Import do Kolumbii nie jest skontyngentowany. Istnieje wprawdzie reglamentacja importu i każdy przywóz wymaga osobnego pozwolenia, jednak komisja udzielająca tych pozwoleń nie kieruje się kwotami na poszczególne towary, a tylko stara się przestrzegać, by ogólny import z danego kraju nie przekraczał swą wartością wywozów kolumbijskich do tegoż kraju. W odniesieniu do Polski nie ma to znaczenia praktycznego, gdyż saldo naszej wymiany towarowej z Kolumbią jest dla tego kraju wybitnie dodatnie.

Niemniej jednak wprowadzenie papierów fotograficznych produkcji polskiej nastręczałoby dużo trudności. Rynek kolumbijski jest bowiem całkowicie opanowany przez dwa koncerny „Agfa" i „Kodak".

W Bogocie istnieją tylko dwa specjalne składy fotograficzne, które są agencją „Agfy" i „Kodaka". Nadto jeden magazyn z konfekcją uruchomił ostatnio dział fotograficzny, zresztą wielce skromny, w którym prowadzi produkty „Gevaert".

Badania rynkowe wykazały, że próby zbytu artykułu polskiego mogłyby być tylko podjęte na zasadzie czysto komisowej, nawet z pokryciem kosztów transportu i cła.

MOŻLIWOŚĆ ZBYTU BITYCH KRÓLIKÓW W ANGLII.

Na rynku angielskim znajdują się dwa gatunki mięsa króliczego. Jedno importowane z Australii w stanie mrożonym, mięso królika dzikiego, i mięso królika hodowanego i przygotowanego pg standartu, z kraju, który zapoczątkował eksport tego mięsa, t. j. z Belgii, pod nazwą „Ostend Style".

Jako surowiec odpowiedni na eksport w „Ostend Style" nadaje się jedynie królik hodowany w gospodarstwach rolnych wzgl. domowych. Króliki dzikie i półdzikie nie wchodzą w rachubę, gdyż mięso ich jest pod względem smaku i konsystencji zupełnie inne.

Najlepszy jest towar pochodzący z królików rasy czystej i mieszanej, mogących osiągnąć w ciągu trzech do czterech miesięcy wagę od 5 do 6 lbs. Kolor włosia nie odgrywa żadnej roli.

Królik, przygotowany wg t. zw. „Ostend Style" musi posiadać wszystkie cechy wymagane przez rynek angielski, aby osiągnąć pełną cenę. —

Kolor tłuszczu powinien być biały, dlatego winny być hodowane rasy z tłuszczem o kolorze białym. Na uwadze mieć należy, że króliki z domieszką krwi „Angora" oraz niektórych ras holenderskich mają żółty kolor tłuszczu.

Rynek angielski kupuje towar bitej wagi od 2 do 4 lbs, przy czym króliki muszą być młode.

Ze względu na to, że królik po uboju, wypatroszeniu i usunięciu skóry traci około 40% wagi żywej, należy powyższy procent brać w rachubę przy przygotowaniu towaru do eksportu.

Króliki obrobione sposobem „Ostend" są sortowane od 2 do 4 lbs w granicach wahań pół lbs, a mianowicie: 2 — 2 i pół lbs, 2 i pół — 3 lbs, 3 — 3 i pół lbs, 3 i pół — 4 lbs.

Powyższego sposobu sortowania należy ściśle przestrzegać, a waga poszczególnych sztuk w danym sortymencie wagowym nie powinna przekraczać ustalonych granic.

Mięso musi być białe, co da się osiągnąć jedynie przez należyte wykrwienie królika. — Z jamy brzusznej winny być usunięte wnętrzności, zaś nerki, wątroba oraz tłuszcz winny pozostać nietkniętymi, żółć należy ostrożnie usunąć. Opony, dzielącej jamę brzuszną od klatki piersiowej, nie należy skaleczyć, t. zn. płuca, serce itd. należy pozostawić nienaruszonymi.

Przed pakowaniem towaru do skrzyń mięso musi być dostatecznie chłodzone i twarde w dotyku. Królików nie powinno się zamrażać, gdyż wpływa to niekorzystnie na jakość. Sprawa właściwego chłodzenia jest zasadniczo ważna.

Skrzynie zawierają ok. 80 lbs towaru, czyli od 20 do 40 sztuk. Rozmiary szwedzkich skrzyń które są bardzo dobre, wynoszą 55 cm × 25×63 po stronie zewnętrznej. Górna i dolna część skrzyni składa się z pięciu desek, zaś boki z 2. Przestrzeń pomiędzy poszczególnymi deskami wynosi ok. 2 i pół cm.

Skrzynie winny być tak silne, aby wytrzymać wstrząsy w związku z transportem morskim. Skrzynie szwedzkie są wzmocnione

specjalnymi listwami wzdłuż wszystkich brzegów skrzyń.

Sezon najlepszego zbytu na rynku angielskim trwa od połowy września do marca. Cena za towar „Ostend Style“ franco hala targowa wahała się w sezonie ubiegłym od ca 8 pensów do 9, przy cle 10 proc. ad valorem.

Króliki są sprzedawane przez tych samych agentów, którzy importują drób bity.

Z dotychczasowych doświadczeń dostaw polskich wynika, że mamy gatunek surowca, który w zupełności odpowiada wymaganiom rynku i że przygotowanie i selekcja wykonywana była dobrze.

Natomiast przy tym artykule na ogół poniesiono wielkie straty, w głównej mierze przez przybywanie towaru w stanie nieświeżym, co częściowo mogło wpływać z niedostatecznego i niewłaściwego chłodzenia po uboju, przed zapakowaniem, a przede wszystkim z racji niewłaściwej temperatury podczas transportu zarówno kolejowego, jak i morskiego.

Króliki „Ostend Style“ mogą i muszą być tylko chłodzone, gdyż jeśli się je zamrozi, to są wówczas wyceniane przez angielski rynek odbiorczy na podstawie ceny za towar mrożony australijski, którego wartość kształtuje się o ca 30 proc. niżej.

NOWE ZASADY OBROTU HANDLOWEGO Z PALESTYNĄ.

Z dniem 15 IX 1938 r. weszły w życie nowe postanowienia w sprawie obrotów handlowych i płatniczych z Palestyną.

Przywóz do Polski towarów pochodzenia palestyńskiego będzie się odbywał w ramach kontyngentów, ustalanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu co kwartał.

Zapłata będzie regulowana w drodze transferu dewiz, zgodnie z okólnikiem Komisji Dewizowej Nr 44.

Przywóz owoców cytrusowych jest powiązany z eksportem do Palestyny kompletów skrzynkowych, obręczy wiklinowych i gwoździ w stosunku 1 : 1. Importerzy owoców cytrusowych będą otrzymywać pozwolenia przywozu za pośrednictwem Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, po wpłacie do tegoż Instytutu równowartości towaru. Na zlecenie palestyńskiego wierzyciela suma złotowa w Instytucie będzie przekazywana polskiemu eksporterowi wymienionych towarów.

Niezależnie od obrotów na zasadzie transferu dewiz, za zgodą Komisji Dewizowej będą mogły być dokonywane niektóre przekazy finansowe w formie eksportu do Palestyny towarów, określanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Obecnie ustalona lista, która będzie obowiązywać najmniej 6 miesięcy, zawiera następujące towary:

— szynki w puszkach; wędliny i konserwy mięsne i drobiowe; konserwy rybne; ryby wędzone i solone; sery; mleko kondensowane i proszkowane; mączka ziemniaczana; cement; meble stolarskie; drzwi płytowe; listwy do ram; radioodbiorniki i skrzynki radiowe; przędza i tkaniny — lniane; tkaniny z jedwabiu sztucznego; papier i płótno — szmerglowe; papier bezdrzewny i kancelaryjny; obuwie skórzane; maszyny i narzędzia — rolnicze; narzędzia rzemieślnicze; wyroby nożownicze, jak widelce i noże stołowe i inne; tomofan; fajans i szkło — stołowe oraz żyto.

Przekazujący wpłaci sumę do Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, który na zlecenie przekazującego dokona wypłaty eksporterowi powyższych artykułów, po przedstawieniu przez stronę dowodu wejścia towaru do obszaru celnego Palestyny, uwierzytelnionego przez Konsulaty R. P. w Palestynie.

Pieniądze znajdujące się obecnie w Polskim Instytucie Rozrachunkowym, mogą być upłynnione eksportem do Palestyny żyta oraz innymi towarami, co do których Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyrazi zgodę.

Całość ewidencji przekazów pieniężnych do Palestyny oraz wpływów za eksport została powierzona Polskiemu Instytutowi Rozrachunkowemu.

EKSPANSJA POLSKIEGO HANDLU SHIPCHANDLERSKIEGO.

Francuski rynek shipchandlerski już od 2 lat jest zasilany przez towary pochodzenia polskiego, dostarczane przez gdyńską firmę shipchandlerską, która na terenie Francji posiada w tym celu swego przedstawiciela. Towar polski lokowano w następujących większych ośrodkach handlu shipchandlerskiego: Rouen, Boulogne s/Mer i Marsylia. Przedmiotem dostaw były: masło, jaja, szynki w puszkach, szynki litewskie, wątroby, ozory wołowe, mrożony drób, świnie i jagnięta. W roku 1936 i bieżącym osiągano ceny dosyć korzystne natomiast w roku 1937 znacznie niższe skutkiem dewaluacji franka.

CEBULA EKSPORTOWA NA POMORZU.

Cebulę, nadającą się na eksport, w województwie pomorskim produkuje się w powiatach Inowrocław, Szubin, Wyrzysk i Włocławek. Rozmiary produkcji zależne są od warunków agrologicznych jak i od koniunktury.

Na eksport nadaje się najlepiej odmiana cebuli żytawskiej, wysoko kulistej, typ zwanej w handlu „warszawską“ lub „lwowską“. Jest to cebula, odpowiadająca wymaganiom handlu i produkowana nie tylko na Pomorzu, ale również i w innych okręgach, a zwłaszcza warszawskim, łęczyckim, kaliskim, kutnowskim itd.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 WRZEŚNIA 1938.

BELGIA. W „Moniteur Belge" z dnia 27 sierpnia br. ogłoszono zarządzenie królewskie, mocą którego poddano reglamentacji przywóz: dywanów, papieru do pakowania, papieru i tektury różnych gatunków.

BUŁGARIA. W związku z ograniczeniami przywozowymi, zastosowanymi wobec tkanin bawełnianych, ogłoszone zostały wyjaśnienia, przypominające, iż poszczególne firmy importowe branży tekstylnej winny uzyskiwać przed przywozem towarów każdorazowo zezwolenie Banku Narodowego. Firmy importowe bułgarskie dysponują rocznymi kontyngentami importowymi; w ostatnich jednak latach importerzy przekraczali znacznie kwoty im przydziel., wskutek czego na rynku bułgarskim okazały się zbyt duże zapasy tkanin bawełnianych co z kolei wywołało protest produkcji krajowej. Ostatnie zarządzenia są zatem jedynie zaostrzeniem przepisów istniejących od kilku lat. Nadmienić należy że ograniczenia obecne wymierzone są głównie przeciw importowi tkanin bawełnianych drukowanych, aczkolwiek Bank Narod. uprawniony jest do żądania od importerów posiadania zezwoleń przy imporcie także innych gatunków tkanin bawełnianych.

CHILE. Przywóz tkanin wełnianych niektórych gatunków został skontyngentowany z dniem 12 VIII br.

CZECHOSŁOWACJA. Na okres od 10 IX do 10 X br. ustalone zostały następujące dodatki do ceł przywozowych na zboża: pszenica 10 k. cz., żyto — 28 k. cz., jęczmień — 34, owies — 23 k. cz., wszystko od 100 kg. Cło na masło zostało obniżone z 420 k. cz. na 210: cło na bydło i nierogaciznę — bez zmian.

FINLANDIA. Wydano zakaz przywozu koni.

FRANCJA. W dn. 13 ub. m. rząd francuski — z uwagi na obecną sytuację międzynarodową — zabronił wywozu szeregu wytworów, mających znaczenie dla obrony narodowej. Wśród tych artykułów wymienić należy: wełnę, skóry surowe i garbowane, jedwab, bawełnę, odpadki surowców włókienniczych, jutę, surowce do tłuszczów roślinnych, szmaty, złom żelazny itp.

Zreglamentowano ponownie przywóz surowego jodu (3 IX 38).

Z dniem 2 IX br. wprowadzony został obowiązek oznaczania kraju pochodzenia na importowanych grzejnikach elektrycznych do użytku domowego, żelazkach do prasowania, wskazówkach kierunkowych przy samochodach oraz wycieraczkach szyb przy autach.

INDIE HOLENDERSKIE. Według nowego projektu ustawy następujące towary mają być całkowicie zwolnione od 25% względnie innej dopłaty celnej: wino, wyroby alkoholowe (z zastrzeżeniem, że spirytualia, zawarte w preparatach kosmetyczno-perfumeryjnych, obciążone będą — obok cła 30 fl. hol. od hl. — 50% dodatkiem), alkohol metylowy, esencje owocowe z alkoholem, tkaniny wełniane, przędza bawełniana, tkaniny i inne towary z bawełny, tkaniny i inne towary z lnu, juty, konopi itp., bielizna bawełniana, koce bawełniane. — Ustawa powyższa zostanie zapewne uchwalona bez większych zmian i miałaby obowiązywać od 1 I 39.

IRAN. Rząd irański ogłosił listę kontyngentów importowych na rok gospodarczy 1938/39. Lista jest do przejrzenia w P. I. E.

KANADA. Ogłoszona została lista towarów, które począwszy od 17 VI 38 zwolnione są od podatku sprzedażnego i konsumcyjnego przy imporcie do Kanady. Do towarów tych należą m. in.: uprzęże na konie, cegły i kamienie budowlane, drzewo budowlane, ramy okienne, drzwi, łaty dachowe, schody i poręcze, płyty gipsowe, tapety, artykuły papierowe używane w budownictwie, farby, pokosty, biel ołowiana, wanny, tusze, kurki, klozety, umywalnie, zlewy, szkło dla celów budowlanych, piece, wyroby żelazne jak zamki itp., stal budowlana i in. — Ogłoszono dodatkowy spis towarów, podlegających obowiązkowi posiadania oznaczenia kraju pochodzenia.

MALTA. Kwoty importowe na tekstylia przy imporcie na Maltę z poszczególnych krajów ustalono w następujący sposób:

	Niewykorzystana kwota importowa za okres styczeń czerwiec 1938 r.	Całkowita kwota importowa za okres lipiec — grudzień 1938 r.
	w yardach	
Belgia	15.120	45.120
Chiny	44.885	74.875
Czechosłowacja	39.389	69.389
Niemcy	21.290	51.290
Holandia	44.762	74.762
Włochy	—	502.000
Syria	44.314	74.314
Stany Zjednoczone	44.926	74.926
Jugosławia	33.723	63.723
Inne kraje	45.000	75.000

MEKSYK. Prawie wszystkie towary eksportowane z Meksyku obciążone zostały 12-procentowym podatkiem od wartości. (9 VIII 38). Powodem wprowadzenia podatku jest obniżenie wartości peza meksykańskiego.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. Począwszy od dnia 12 VIII br. władze celne pobierają opłatę wyrównawczą od importowanych z U. S. A. ocynkowanych blach falistych, okrągłych sztab o przekroju poniżej 3 cali oraz od ocynkowanych blach gładkich o szerokości 4 cali i powyżej i grubości poniżej 1/8 cala i od niektórych blach nieocynkowanych. Opłata wyrównawcza pobierana jest w wysokości różnicy między opłatą frachtową normalną z U. S. A. do różnych portów Unii a opłatą rzeczywistą (niższą), uiszczaną przez eksporterów amerykańskich.

WĘGRY. Do końca roku bieżącego obowiązywać będzie zwolnienie od cła beczek nowych i używanych z drzewa twardego. Beczki importowane być mogą również w stanie rozłożonym. (Zarządzenie 5 IX br.)

WENEZUELA. Zarządzeniem z dnia 10 VIII br. wprowadzono z dniem 1 X br. obowiązek zaopatrywania wywożonych do Wenezueli towarów w świadectwo pochodzenia, uwierzytelnione przez odnośny Konsulat Wenezueli. Poza stwierdzeniem kraju pochodzenia towaru świadectwo winno zawierać również liczbę pakunków, wagę, wartość, nazwę handlową towaru i nazwę według taryfy celnej. — Konsulat Wenezueli mieści się w Gdańsku, Stadtgraben 6/7.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Wyroby emaliowane. — Poważna firma egipska pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami polskimi, interesującymi się eksportem wszelkiego rodzaju wyrobów emaliowanych. Bliższych informacyj udzieli Izba Przem.-Handlowa w Gdyni.

(L. dz. 17605/38/Kal.)

Pasza. — Firma niemiecka w Hamburgu interesuje się importem z Polski różnych gatunków paszy. Bliższych informacyj udzieli Izba Przem.-Handlowa w Gdyni. (L. dz. 17740/38/Kal.)

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Preparaty farmaceutyczne. Firma z Peru interesuje się importem pow. artykułu. P/23648/47/ID.

Artykuły chemiczne. Firma jugosłowiańska poszukuje przedstawicielstwa firm eksportujących pow. artykuły. P/23688/47/ID.

Różne. Firma rumuńska pragnie otrzymać przedstawicielstwo na następujące artykuły: naczynia fajansowe, wyroby gumowe, farmaceutyczne i artykuły fotograficzne. P/19100/4G/ID.

Szkło. Firma palestyńska interesuje się importem małych naczyń szklanych perfumeryjnych.

P/23706/63/ID.

Drewno. Firma angielska poszukuje przedstawicielstwa na rynek angielski jednej z poważnych firm drzewnych. P/24096/40/C.

Dykta. Firma południowo-afrykańska poszukuje przedstawicielstwa fabryki dykt, wyrabiającej różne sortymenty. P/23910/95/C.

Przedstawicielstwo. Firma urugwajska poszukuje przedstawicielstwa poważnej firmy drzewnej z Polski. P/23036/3A/C.

Skóry. Polska firma eksportowo-importowa ma zapotrzebowanie z Wenezueli na tanie skóry zelówkowe i pośledniejsze gatunki skór boksowych.

P/23016/38/M.

Pasmanterie. Firma jugosłowiańska poszukuje eksporterów szlaków pasmanteryjnych, chodzi również o szlaki z tkanymi inicjalami. P/23034/40/M.

Różne. Południowo-afrykańska firma agenturowa poszukuje przedstawicielstw polskich fabryk włókienniczych i galanteryjnych. P/23538/95/M

Imitacja skórek jagnięcych. Holenderska firma agenturowa interesuje się powyższym artykułem. P/23932/46/M.

Tiule i muśliny. Firma turecka interesuje się importem z Polski wymienionych artykułów.

P/23992/4M/M.

SPRAWY PODATKOWE

MIESIĘCZNE WYKAZY PODATKOWE WZGL. LISTY PŁAC.

Ministerstwo Skarbu, chcąc uprościć tryb postępowania, przewidziało w § 90 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego do Ordynacji Podatkowej, że przedsiębiorstwa zatrudniające większą ilość pracowników, mogą wystąpić do Izby Skarbowej o udzielenie im zezwolenia na nieskładanie miesięcznych wykazów wzgl. list płac, mających udokumentować wypłatę potrąconego podatku dochodowego od uposażeń. O zwolnienie ubiegać się mogą tylko służbodawcy, prowadzący księgi handlowe bądź księgi gospodarcze.

KSIĘGOWANIE FAKTUR.

W sprawie sposobu księgowania faktur, która była już przedmiotem wystąpień Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Ministerstwie Skarbu — Związek Izb zwracał się ostatnio do Ministerstwa Skarbu o potwierdzenie, że zgodne jest z zasadą bieżącego prowadzenia księgowości, w sposób ujawniający należycie stan interesów — bezzwłoczne i chronologiczne zapisywanie otrzymanych faktur do specjalnej książki ewidencyjnej — wpisywanie zaś tych faktur do ksiąg zasadniczych dopiero z kolei, w miarę odbioru towaru. Związek Izb podniósł, że względy techniczno-buchalteryjne przemawiają przeciwko bezzwłocznemu wpisywaniu faktur do ksiąg zasadniczych. W wypadku bezzwłocznego księgowania faktur w tych księgach, w razie uzyskania bonifikaty na skutek nieodpowiedniej jakości towaru, różnicy ilości, wskutek zaniku w czasie przewozu itp., zachodzi konieczność korygowania za-

księgowanej już kwoty faktury. Sprawia to, iż znaczna część faktur, z tych czy innych względów, podlegać musi podwójnej manipulacji buchalteryjnej, co narzuca potrzebę stosowania licznych poprawek, storn, dodatkowych księgowań — i to nie tylko w księgach zasadniczych, lecz i pomocniczych, jak księgi magazynowe, kartoteki itp.

Większość tych komplikacyj, podrażających koszt prowadzenia buchalterii, a tym samym koszty handlowe przedsiębiorstwa, odpada automatycznie przy stosowaniu zasady posługiwania się pomocniczą ewidencją faktur, prowadzoną z zachowaniem wymogu bieżącej chronologiczności.

Ministerstwo Skarbu w odpowiedzi z dnia 12 IX 1938 r. L. D. V. 16809/1/38 stanęło na stanowisku, iż nie może podzielić poglądu, że proponowany system wpisywania faktur do ewidencji pomocniczej nie narusza zasady bieżącego prowadzenia księgowości w sposób należycie ujawniający stan interesów i. że jest zgodny z wykładnią interpretacyjną N. T. A. w przedmiocie pojęcia zaległości w księgowaniu i jej wpływu na ocenę ksiąg.

Ministerstwo podkreśliło, że ewidencjonowanie faktur nie może zastąpić zapisów w księgach pomocniczych, o których mowa w judykaturze N. T. A.. a sama książka ewidencyjna nie może być uważana za księgę pomocniczą w całokształcie ksiąg buchalteryjnych.

Ponadto proponowany system księgowania faktur, przewidując jako prekluzyjny termin zaksięgowania faktury, ostatni dzień roku operacyjnego, umożliwiłby — zdaniem Ministerstwa Skarbu — dokonywanie zapisów w księgach zasadniczych często dopiero po upływie kilku miesięcy (np. w przypadku długotrwałego sporu o jakość dostarczonego towaru itp.), co w świetle judykatury N. T. A. wystarcza do dyskwalifikacji ksiąg nawet w przypadkach dokonania zapisu w księgach pomocniczych.

WYKAZ NORM UPOSAŻEŃ W NATURZE.

Na podstawie art. 32 Ordynacji Podatkowej oraz § 39 rozporządzenia wykonawczego do tejże Ordynacji Ministerstwo Skarbu ustaliło na rok podatkowy 1938 normy uposażeń w naturze dla poszczególnych okręgów Izb Skarbowych.

Ze względu na to, że w tym roku zostały zmienione granice administracyjne województwa pomorskiego, Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że w powiatach, przyłączonych z dniem 1 kwietnia bież. roku z innych Izb Skarbowych, obowiązują w roku 1938 normy, ustalone dla odnośnych Izb Skarbowych.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

NOWA TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI MIĘDZY RUMUNIĄ A PORTAMI GDYNIĄ I GDAŃSKIEM.

Z dniem 1 października 1938 r. wchodzi w życie „Międzynarodowa Taryfa na przewóz towarów między stacjami Rumuńskich Kolei Żelaznych i portami morsk. Gdynia i Gdańsk" część I i II. Taryfa ukaże się w języku polskim i rumuńskim z tłumaczeniem niemieckim. Opłaty przewozowe podane są za 100 kg w groszach polskich. Równocześnie z chwilą wejścia w życie powyższej taryfy traci moc obowiązującą „Międzynarodowa taryfa związkowa na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowymi Gdynia i Gdańsk z jednej strony, a stacjami rumuńskich kolei żelaznych z drugiej strony", część I i II, wydana z ważnością od 1 lutego 1934 r. wraz z wszystkimi późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO ZA CYNK, OŁÓW I MIEDŹ W KOMUNIKACJI MIĘDZY GDYNIĄ/GDAŃSKIEM A CZECHOSŁOWACJĄ.

Z ważnością od 20 września 1938 r. rozszerzona została taryfa artykułowa nr 32 polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi cz. II/6 na cynk, również cynk osadowy punktu E1, ołów punktu F1 oraz miedź punktu B. Obniżenie tego przewoźnego przedstawia nam następujące zestawienie:

Povrly	E1	2010	1840
	F1	2010	1820
Stod	B	2960	2680
	E1	2580	2310
	F1	2580	2270
Strančice	E1	2750	2410
	F1	2750	2370
Usti nad Labem	E1	2080	1900
	F1	2080	1880
Závrátec-Třemoňice	E1	2760	2420
	F1	2760	2380
Žarnovica	B	3120	2820

O MINIMALNE STAWKI FRACHTOWE NA ZBOŻE.

Dla utrzymania taryfy minimalnych stawek frachtowych komitet wykonawczy Międzynarodowego Porozumienia Trampowego zakazał wynajmowania statków „na czas" dla przewozu zboża z portów atlantyckich Stanów Zjednoczonych i Zatoki Meksykańskiej z rzeki Św. Wawrzyńca i z Australii. Chodzi tu o przeszkodzenie obejścia stawek minimalnych drogą tańszego wynajęcia statku „na czas".

Kronika

NOTOWANIA CEN.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w ubiegłym tygodniu, franco wagon port rybacki, za towar oclony:

polskie połowy śledzi — za beczkę:

„Pomorze" puste szkockie, twardo sol. smalmaties — 65, „Pomorze" maties i matful — 70, „Pomorze" puste szkockie, solone w Gdyni — smalmaties — 68, maties i matful — 73, „Pomorze" pełne szkockie, twardo solone smalmaties — 70, maties i matful — 75, „Pomorze" własny połów i solenie TB 40—50.

Importowane szkockie matiesy za 2 połówki:

Lerwick: medium 90, selected 97, large 102: Stornoway: medium 100, selected 110, large 115;

szkockie, twardo solone, Lerwick za 1/1	74
PAF, Wick. Stronsay	77
crownmedium — lipiec	68—69
crownmaties — sierpień	70
crownmedium	69—70
oryginalne islandzkie nowe	70
norweskie islandzkie nowe	62—64
norweskie duże 360/380	67
norweskie sloe	37
norweskie vaar nowe	35

Ryby świeże w lodzie i ryby mrożone za 100 kg

śledzie świeże w lodzie, własne połowy „Pomorza"	54
makrele świeże w lodzie	60
dorsze świeże w lodzie, własny połów „Pomorza" z morza Północnego	55
dorsze mrożone t. zw. Seelachs	54
dorsze świeże t. zw. Seelachs	50
łupacz świeży, połów „Pomorza"	40

LUGRY TOW. „KORAB" BĘDĄ KORZYSTAŁY Z HOLENDERSKIEJ BAZY RYBACKIEJ.

W dniu 20 ub. mies. powrócił z 7-tygodniowych połowów na morzu Północnym statek rybacki „Korab I", przywożąc ze sobą 240 kanties śledzi solonych.

Tak niewielka ilość złowionych śledzi tłumaczy się faktem, że statek musiał powrócić do Gdyni wcześniej, ze względu na konieczność garbowania sieci, które musi być dokonywane co 7 tygodni.

Dopiero od 15 września rb. statki tow. „Korab" będą mogły korzystać z bazy holenderskiej w Scheveningen, przez co odpada konieczność wcześniejszego powracania statków do portu macierzystego w Gdyni, a co za tym idzie — statki wymienionego towarzystwa będą mogły wykorzystać w pełni sezon połowu bez straty czasu na przewozy śledzi.

CZY ŚLEDZIE Z BAŁTYKU NADAJĄ SIĘ DO ZASALANIA?

W pewnym odłamie prasy ukazały się ostatnio sensacyjne doniesienia o wynalezionym jakoby nowym sposobie zasalania śledzi przez wędzarnika J. Konkola z Gdyni, z których wynikało, że eksperyment jego wprowadza przewrót w zakresie solarnictwa.

Jak się dowiadujemy, chodzi tu o próbę zasolenia śledzi z Bałtyku, które są znacznie mniejsze od śledzi szkockich czy jarmuckich. Dotychczasowe próby zasalania śledzików bałtyckich nie dały pozytywnych rezultatów i w dalszym ciągu zagadnienie to stanowi przedmiot badań, po przeprowadzeniu których wypowiedzą się niewątpliwie fachowcy. Należy dodać, że solarnictwo śledzi jest jednym z najważniejszych działów pracy w zakresie przemysłu śledziołówczego i posiada wiele tajników, które znają wyłącznie solarze, posiadający w tym zakresie poważne doświadczenie.

Eksperymentem wędzarnika gdyńskiego zajmą się niewątpliwie zainteresowane czynniki, które zbadają, czy i o ile mógłby on mieć w ogóle zastosowanie, tym bardziej, że w kołach przemysłu rybnego jest on stawiany pod znakiem zapytania, a Państwowy Zakład Higieny, filia w Gdyni, na który powoływano się w prasie, przeprowadził wprawdzie analizę dostarczonych mu śledzi, nie wydał wszakże w tej mierze żadnego orzeczenia.

SYTUACJA NA RYNKU DORSZOWYM.

Wobec zbliżającego się okresu sezonowo zwiększającej się konsumpcji ryb morskich należy zwrócić uwagę na sytuację rynkową. I tak kiedy w r. ub. Chłodnia Rybna w Gdyni była „zawalona" dorszami mrożonymi, to obecnie zanosi się na ich brak. Zapasy są już nieduże, a spożycie i zapotrzebowanie wyraźnie wzrasta. Wobec zapełnienia się Chłodni Rybnej innymi rybami (matiesy i śledzie zamrożone) nie widać na razie możliwości zwiększenia zapasów dorszy. Równocześnie komunikują nam z kół rybackich o wstrzymanych w tym roku już po raz drugi połowach dorszy właśnie na skutek wymienionego przepełnienia magazynów Chłodni Rybnej innymi gatunkami ryb. Tak więc zapowiadające się dobrze jesienne połowy dorszy nie mogą być obecnie przez rybaków wykorzystane, skazując ich na dalsze przymusowe bezrobocie. Sytuacja zmieniłaby się na lepsze z chwilą rozbudowy chłodni śledziowej.

POWRÓT ZWYKŁEGO KUTRA RYBACKIEGO Z POŁOWU NA MORZU PÓŁNOCNYM.

Dnia 26 września powrócił do portu rybackiego w Gdyni kuter rybacki „Hel 111" z połowów śledzi na morzu Północnym. Jak już donosiliśmy — kuter ten przed trzema ty-

godniami wyruszył na połowy z załogą, składającą się z właściciela kutra, Franciszka Piechockiego, oraz z trzech rybaków: Knaka Artura z Pucka, Drzewakowskiego Mateusza z Włocławka i Flaka Jana z Sosnowca.

Po raz pierwszy w historii polskiego rybołówstwa odważył się rybak polski na małym kutrze o długości 19 metrów wyruszyć na dalekie wody morza Północnego na połowy. Łowiono w okolicy o następującej pozycji geograficznej: 57 stopni szerokości geogr. półn. i 1 stopień długości geogr. wsch. Wyniki połowów należy uważać za bardzo dobre, gdyż kuter polski przywiózł z nich 51 beczek śledzi zasolonych i 40 skrzyń śledzi świeżych w lodzie. Portem pomocniczym dla zakupienia materiałów pędnych i lodu był duński port Skagen. Na uwagę zasługuje fakt, że cała załoga kutra składała się z ludzi, pochodzących z lądu czyli nie rybaków. Załoga ta nigdy nie była na morzu Północnym, a rybak Piechocki orientował się jedynie na podstawie specjalnej mapy rybackiej morza Północnego. Niewątpliwym sukcesem wyprawy kutra jest realna możliwość zastąpienia na polskich statkach rybackich cudzoziemców — załogą polską. Podczas podróży polski kuter rybacki spotkał się na morzu Północnym z niemieckim trawlerem rybackim. W czasie tego spotkania rybak Piechocki sprawdził pozycję swego stateczku u niemieckiego kapitana, która — jak się okazało — była obliczona trafnie.

HOMARY Z POLSKICH POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

W dniu 20 ub. mies. powrócił z połowów na Skageraku kuter „Hel 117", należący do rybaka Lipskiego, który po jednomiesięcznym pobycie u wybrzeży duńskich przywiózł ze sobą 1.000 puszek homarów i kilkadziesiąt skrzyń dorszy, złowionych w drodze powrotnej. Rybacy, dzięki zaopatrzeniu się w przyrząd do zamykania puszek, mogli od razu na kutrze przygotowywać i zamykać puszki z gotowym mięsem tych smacznych skorupiaków.

Należy podkreślić, iż tego rodzaju połowy zapoczątkowane zostały u nas dopiero w tym roku i uprawiane są przez śmielszych rybaków z powodzeniem.

Kronika zagraniczna

ANGIELSKO-HOLENDERSKIE POROZUMIENIE ŚLEDZIOWE?

Jak donosi „The Fishing News" rozważa się obecnie w kołach miarodajnych tak angielskich jak i holenderskich, możliwość porozumienia śledziowego. Ze strony holenderskiej wyraziły na to swą zgodę takie związki jak Visscherij Centrale (Holenderski Związek Śledziowy) i Nederlandsche Reeders Vereeniging, które oczekują na podjęcie rokowań ze strony brytyjskiej.

Porozumienie powyższe miałoby położyć kres dumpingowi śledziowemu, wywołanemu przez nadprodukcję na obu rynkach.

Dlatego też przewidziano utworzenie specjalnego komitetu, złożonego z 2 Anglików, 2 Holendrów i jednego członka neutralnego. Komitet miałby za zadanie oznaczanie wysokości połowów w obu krajach, stosownie do wahań zapotrzebowania światowego.

Przywróconoby dzięki temu rentowność przedsiębiorstw rybackich, zwłaszcza angielskich, które wskutek wysokich kosztów eksploatacji (stary sprzęt) nie mogły konkurować z Holandią.

WYWÓZ ŚLEDZI Z ANGLII.

Według prowizorycznych obliczeń angielskiego Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa, eksportowano do 31 sierpnia rb. (w nawiasach 1937 r.) 493.358 beczek śledzi (431.071), w tym do Gdyni 75.172 beczek (46.779), do Gdańska 135.170 beczek (104.874), do Szczecina — 99.733 beczek (115.538), do Królewca 46.865 beczek (37.420), do Kłajpedy 36.499 beczek (40.241).

ANGIELSKIE I SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI W SIERPNIU I ZA 8 MIES. 1938 R.

Według oficjalnej statystyki w ciągu sierpnia połowy angielskie wynosiły 130.318 cwt. (254.903) o wartości 51.203 £ (96.481), szkockie — 428.667 cwts (227.937) o wartości 174.623 £ (98.344). W ciągu zaś 8 miesięcy rb. połowy angielskie wynosiły 343.730 cwt (550.586) o wartości 142.487 £ (237.192), szkockie — 2.432.771 cwt (1.827.764) o wartości 940.017 £ (863.012).

ANGLICY SPODZIEWAJĄ SIĘ DOBRYCH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Zdaniem najbliższych współpracowników angielskiego Ministerstwa Rybołówstwa zanosi się w bieżącym sezonie na obfite połowy. Przypuszczenie to opierają na następującej obserwacji: w ostatnim sezonie ukazało się nieoczekiwanie wiele śledzi 3-letnich. Ponieważ przedmiotem połowów są przede wszystkim śledzie czteroletnie, stąd sezon bieżący będzie obfitował w młode ryby.

Najlepsze połowy przewidują około 7 października, tj. w czasie pierwszej pełni księżyca, za to połowy listopadowe mają być nieco słabsze. W tym okresie dorosła ryba jest znacznie większa i dlatego uprzedzono rybaków, by używali sieci o dużych oczkach.

ROZBUDOWA PORTU RYBACKIEGO CUXHAVEN.

W porcie rybackim w Cuxhaven rozpoczęto budowę drugiego basenu. Ma on być gotowy w połowie 1939 r. Basen będzie posiadał rozmiary: długość 900 metrów, a szerokość 100 metrów. Na południowym nabrzeżu mają powstać hale aukcyjne i pakownie, mogące pomieścić 40—50 tys. cetnarów ryb, a na północ-

nym magazyny przedsiębiorstw połowów dalekomorskich.

100 MILIONÓW FUNTÓW RYB MROŻONYCH ROCZNIE.

Na X Międzynarodowym Kongresie Chemii, który odbył się w połowie maja rb. w Rzymie, podano w jednym z wygłoszonych referatów, że w stanie Massachusetts magazynuje się rocznie dla potrzeb ludności okrągło 100 milionów lbs ryb, to jest 45,3 milionów kg ryb, przy czym 6 dużych chłodni publicznego użytku zajmuje się wyłącznie składowaniem ryb. Stan Massachusetts posiada ze wszystkich stanów amerykańskich najbardziej szczegółowo rozwinięte prawodawstwo, dotyczące chłodni publicznego użytku. Każda chłodnia, przechowująca towar ponad 40 dni, musi być przez rząd stanowy licencjonowana i wypełnić cały szereg warunków. Produkty żywnościowe, przechowywane w chłodniach, są od czasu do czasu badane na świeżość i jakość, przy czym dla ryb mrożonych ustalono na podstawie długoletnich obserwacyj empirycznych ścisłe mierniki świeżości.

TŁUSZCZ PO ROLMOPSACH.

Do masowego przygotowania marynatów rybnych, jak rolmopsy itp., gotuje się je w specjalnym roczczynie np. 6% octu i 8% soli. Dotychczas po kilkakrotnym użyciu takiego roztworu wylewało się go. Obecnie Morski Instytut Rybacki w Wesermünde znalazł sposób dalszego wykorzystywania tego rozczynu, a mianowicie już w czasie gotowania produkuje się z niego za pomocą hydrolizy materie aromatyczne, a kiedy już przestaje być zdatnym do gotowania marynatów, wyciąga się z niego pozostały po rybach tłuszcz i białko. Ilości tych odzyskanych produktów są dość znaczne i mają w zupełności opłacać koszt ich wydobywania.

O POŁOWACH I PRZEMYŚLE WIELORYBNICZYM.

Pionierami połowów wielorybów są bezsprzecznie Norwedzy, którzy tę gałąź przemysłu zapoczątkowali od lat około 80 i którzy dotąd zajmują pierwsze miejsce w produkcji tak cennego oleju, jakim jest tran z wielorybów. Monopolem połowów i przemysłu wielorybniczego musieli się ostatnio Norwedzy podzielić z Niemcami, którzy w szybkim tempie przy pomocy tych pierwszych rozwinęli swoje własne połowy wielorybów.

Siedemdziesiąt lat mija, jak po wielu i niebezpiecznych przygodach na morzach arktycznych obu biegunów Norweg, nazwiskiem Svend Foyn, zastosował użyteczny harpun, którym upolował około 30 wielorybów. Dlatego też słusznie Norwedzy nazywają go twórcą rybołówstwa rylorybniczego. Nie od rzeczy należy tu wspomnieć także o nazwisku Larsa Christensena, który oddał wielkie zasługi w badaniach nad terenami miejsc połowu w okolicach podbiegunowych.

Centrum tego przemysłu w Norwegii jest małe miasto Sandefjord, gdzie można dowiedzieć się o wszystkim, co dotyczy rybołówstwa wielorybniczego. Znaczne sumy zostały wydane przez rząd norweski na rozwój tego przemysłu. W ostatnich 16-tu latach n. p. budowa nowych jednostek rybackich oraz doprowadzenie do porządku starego taboru kosztowało Norwegię ponad 170 milionów koron.

Nowoczesny statek wielorybniczy kosztuje obecnie około 700,000 koron. Do każdej ekspedycji, oprócz statku przemysłowego, t. j. przetapialni tranu, należy szereg statków pomocniczych, służących do właściwych połowów, względnie polowań na wieloryby. Taki statek posiada zazwyczaj maszyny o sile od 1200 do 1500 HP., przy czym jego przeciętna szybkość wynosi od 13 do 14 mil na godzinę. Nowoczesny statek przemysłowy, na którym wytapia się tłuszcz wielorybi, posiada około 20.000 t. pojemności i może przerobić przez jedną dobę około 25 wielorybów. Z ilości tej produkuje się ca 2500 beczek tranu, co się równa około 425 tonom. Dla swych celów przetwórczych statek — fabryka potrzebuje około 104 tony ropy oraz 500 ton wody słodkiej, którą otrzymuje się z destylacji wody morskiej.

Jeżeli chodzi o wielkość wielorybów, to przeciętna ich długość wynosi 20 — 25 mtr., niektóre jednak okazy dochodzą do 30 metrów długości. Młody wieloryb w dniu urodzin posiada 7 m. długości i waży 2000 kg, z każdym dniem przybiera na wadze 100 kg. Wieloryb oczywiście jest ssakiem, przeto przy matce przebywa przeważnie do 7 miesięcy. Jeżeli się zważy, że w żołądku wieloryba znajduje się ryb, starczących dla pożywienia najmniej 1500 ludzi, można sobie wyobrazić jego wielkość oraz pojęcie t. zw. wielorybiego apetytu. Stosownie do wielkości waga jednego wieloryba wynosi 50 ton lub więcej.

Produkcja tranu wielorybiego zwiększa się z roku na rok, do czego przyczynia się nowoczesna technika tak połowów, jak i przetwórczości.

Według ostatniej statystyki produkcji tranu wielorybiego w sezonie 1937 — 1938 przetopiono ogółem 3.132.875 beczek tranu, z tego z 9 wypraw norweskich — 953.306 beczek, z 10 wypraw angielskich — 1.097.977 beczek z wypraw niemieckich — 462.981 beczek, z 4 japońskich 388.611 beczek. Rafineria „Vestfold", pływająca pod flagą panamską, przetopiła 116.000 beczek, a fabryka amerykańska „Ulysses" — 114.000 beczek.

W przyszłym sezonie, tj. 1938/39 r. produkcja zwiększy się prawdopodobnie nieznacznie ze względu na to, że sezon obecny będzie krótszy o 2 tygodnie w porównaniu z sezonem ubiegłym.

PRZYWÓZ OWOCÓW DO POLSKI W I PÓŁROCZU 1938.

Przywóz owoców do Polski w pierwszym półroczu 1938 r. pod względem ilościowym (wagowym) był nieco mniejszy, aniżeli w odpowiednim okresie roku 1937, pod względem jednak wartości przywiezionych owoców wskutek zwyżki cen na rynkach, w okresie pierwszego półrocza 1938 przywieziono za wyższą sumę, aniżeli w pierwszym półroczu 1937.

Na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego, w pierwszym półroczu przywieziono ton owoców:

	1937	1938
Ogółem	**34 583**	**33 323**
w tym: klimatu umiarkowanego	4 677	4 776
południowych . .	29 906	28 547

Wartość przywiezionych owoców w 1000 zł

	1937	1938
Ogółem	**18 611**	**18 812**
w tym: klimatu umiarkowanego	3 028	3 308
południowych . .	15 583	15 504

Jak widzimy, nastąpił wzrost przywozu owoców klimatu umiarkowanego (głównie rodzynek i koryntek), zmalał przywóz owoców południowych. W obu wypadkach dotyczy to zarówno wagi jak i wartości.

Przejdźmy do przedstawienia przywozu poszczególnych gatunków owoców. Przedstawia to poniższe zestawienie dla pierwszego półrocza 1937 i 1938 w relacji wagowej i wartościowej.

OWOCE	Waga w tonach I półrocze		Wartość w 1000 zł. I półrocze	
	1937	1938	1937	1938
Owoce klimatu umiarkowanego	**4 677**	**4 776**	**3 028**	**3 308**
jabłka	28	4	11	3
śliwki	4	7	4	7
wiśnie i czereśnie	155	109	114	115
winogrona	70	8	88	15
morele i brzoskwinie . . .	1	1	2	2
inne owoce świeże	1	1	4	3
śliwki suszone	3 060	2 970	1 743	1 860
inne suszone	41	21	54	26
rodzynki i koryntki . . .	1 317	1 655	1 008	1 277

OWOCE	Waga w tonach I półrocze		Wartość w 1000 zł I półrocze	
	1937	1938	1937	1938
Owoce południowe . . .	**29 906**	**28 547**	**15 583**	**15 504**
banany	924	1 662	485	930
pomarańcze i mandarynki	22 578	9 562	10 928	10 519
cytryny	6 096	6 867	3 899	3 744
daktyle	79	88	106	87
figi	187	336	118	162
inne owoce	1	1	7	16
skórki pomarańcz	14	10	16	18
konserwy owocowe . . .	27	21	24	28

Pomijając drobniejsze pozycje, analiza tablicy daje interesujące wyniki.

Otóż przywóz *śliwek suszonych* zmalał o 3% w stosunku do roku 1937, jeżeli chodzi o wagę, wzrósł natomiast o 7%, jeżeli chodzi o wartość. Z tego wniosek, że cena śliwek podniosła się o 10%, a mianowicie (średnio dla półrocza) z 570 złotych za tonę na 626 złotych za tonę.

Ceny owoców zależą przede wszystkim od miejsca ich pochodzenia. Otóż w roku 1937 głównym dostawcą śliwek suszonych była Grecja, która w roku 1938 ustąpiła pierwszeństwo Stanom Zjednoczonym Ameryki P. Przywóz śliwek suszonych z tych dwu krajów w I półroczu 1937 i 1938 przedstawia się następująco:

Państwa	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	1937	1938	1937	1938
Jugosławia	2 025	345	1 170	230
Stany Zjedn. A. P.	937	1 930	517	1 092

Jak widać, cena śliwek jugosłowiańskich jest wyższa od amerykańskich. Zwyżka cen śliwek suszonych w Jugosławii (z 578 na 666 zł za tonę) jest intensywniejsza od zwyżki w Stanach Zjednoczonych (z 552 na 565 zł za tonę).

Drugim naczelnym artykułem wśród owoców klimatu umiarkowanego są *rodzynki i koryntki*. Przywóz ich w roku 1938 wzrósł o 26% pod względem wagowym i o 27% pod względem wartościowym w stosunku do roku 1937. Z tego wniosek, że ceny rodzynek i koryntek w ogólnym efekcie wzrosły bardzo nieznacznie. Głównymi dostawcami tego artykułu do Polski są Grecja i Turcja, w małym stopniu Stany Zjednoczone Ameryki P. Przywóz rodzynek i koryntek w I półroczu 1937 i 1938 według krajów pochodzenia przedstawia się następująco:

Państwa	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	1937	1938	1937	1938
Grecja	923	995	642	677
Turcja	306	797	308	503
Stany Zjedn. A. P.	45	94	34	79

Wspomniany wyżej wzrost przywozu odnosi się przede wszystkim do Turcji.

W grupie owoców południowych dostrzegamy zwyżkę przywozu wszystkich owoców prócz pomarańcz, skórek pomarańczowych i konserw owocowych w opakowaniu i bez opakowania hermetycznego.

Najwięcej wzrósł przywóz bananów, a mianowicie o 80% w relacji wagowej i o 91% w relacji wartościowej. Ceny bananów ogółem biorąc podniosły się z 525 złotych za tonę na 560 złotych za tonę, co stanowi 7%.

Głównym dostawcą bananów są kraje wyspowe Ameryki Środkowej. Poza tym w małym stopniu Honduras, Kolumbia, wyspy Kanaryjskie. Przywóz bananów według krajów pochodzenia przedstawia się następująco w I półroczu 1937 i 1938:

Państwa	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	1937	1938	1937	1938
Kraje wyspowe Ameryki Środkowej	666	982	353	560
Honduras	142	—	76	—
Kolumbia	71	70	34	44
Wyspy Kanaryjskie . . .	—	6	—	4

Przywóz *pomarańcz i mandarynek,* jak wspomniano wyżej zmalał dość pokaźnie, a mianowicie o 13% pod względem wagowym i o 4% pod względem wartościowym. Ogólnie biorąc nastąpiła zwyżka ceny tych owoców z 484 złotych za tonę w I półroczu 1937 na 538 złotych za tonę w I półroczu 1938. Zwyżka ta wynosi 11%.

Zwyżka cen jest wyraźnym odbiciem zmiany rynków zakupów pomarańcz dla Polski. W pierwszym półroczu 1937 pomarańcze i mandarynki w 43% przychodziły z Hiszpanii. w 39% z Palestyny, w 16% z Włoch, w 20% z innych krajów — w tymże okresie 1938 roku rozkład rynków przedstawia się następująco: Palestyna — 62%, Włochy — 33%, Hiszpania — 4%, inne kraje — 1%. (Obliczenie odnosi się do wagi, a nie do wartości przywiezionych pomarańcz).

Wagowy i wartościowy stosunek przywozu pomarańcz i mandarynek do Polski w pierwszym półroczu 1937 i 1938 był następujący:

Państwa	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	1937	1938	1937	1938
Palestyna	8 915	12 070	4 636	5 741
Włochy	3 677	6 603	2 453	4 247
Hiszpania	9 728	871	3 701	526

Interesująco przedstawia się cena przeciętna pomarańcz (i mandarynek niestety razem policzonych). W roku 1937 przeciętna cena za tonę hiszpańskich pomarańcz wynosiła 380 złotych, w roku 1938 podniosła się do 604 złotych. Pomarańcze palestyńskie bardzo znacznie staniały z 520 złotych za tonę do 476 złotych za tonę. Na najwyższym poziomie cen są pomarańcze włoskie (razem z mandarynkami); cena włoskich pomarańcz obniżyła się z 667 złotych za tonę do 643 złotych za tonę.

Ostatni wreszcie owoc, który jest sprowadzany do Polski w większych ilościach (większych — przekraczających 1000 ton półrocznie) — to *cytryny.* Przywóz cytryn wagowo wzrósł o 13%, wartość jednak cytryn przywiezionych w pierwszym półroczu 1938 jest o 4% niższa od wartości cytryn, przywiezionych w tymże okresie 1937 r. Pozostaje to w związku z obniżeniem się ceny cytryn z 640 złotych za tonę w roku 1937 do 543 złotych za tonę w roku 1938. Obniżka ceny wynosi 15%. Cały przywóz cytryn do Polski pokrywają Włochy.

Z pozostałych owoców, sprowadzanych w znacznie mniejszych ilościach wspomnieć należy o wiśniach i czereśniach, przywóz których zmalał przy jednoczesnym wydatnym wzroście ceny. Wzrósł również przywóz daktyli i fig, ceny tych dwu artykułów uległy znacznej obniżce.

Na zakończenie należy zwrócić uwagę, że inne owoce, jak np. winogrona, śliwki są przywożone do Polski w drugim półroczu, co wyraziło się małymi liczbami w zestawieniu statystycznym.

B. P.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Naprężenie polityczno-wojenne w środkowo-wschodn. Europie wywołało duże zamieszanie w handlu, a w szczególności w handlu zagranicznym. Dostawcy zagraniczni obawiając się konfliktu zbrojnego w tej części Europy, powstrzymali wysyłki towarów kolonialnych do Polski. Szwankują także dowozy z zagranicy świeżych owoców południowych, które jakkolwiek nadchodzą, to jednak nie w tej ilości, jak było przewidziane.

Również na rynku krajowym naprężenie to wywołało niepewność jutra wśród kupiectwa, które stara się wszelkimi siłami pokryć

jak najrychlej swoje zapotrzebowania na towary kolonialne. Napływ zapytań o dostawę towarów zwiększył się co najmniej o 50 proc. Spowodowało to mocną tendencję w towarach kolonialnych i zwyżkę cen. Importerzy zdezorientowani również co do ukształtowania się sytuacji niechętnie towar sprzedają. Wykonują zamówienia tylko częściowo.

Ostatnie pociągnięcia, jakie zastosowano przy podziale kontyngentów na kawę i herbatę, wywołało wśród mniejszych firm duże niezadowolenie. Szereg firm importowych mniejszych na skutek otrzymania w przedostatnim przydziale mniejszych kontyngentów od 300 kg, zostało obecnie skreślonych z listy importerów. Firmy te są zdania, że pociągnięcie to było zrobione z pewną premedytacją i odbiło się głównie na firmach rdzennie polskich.

Kawa surowa:

W kawie surowej, o ile chodzi o rynki zagraniczne nastąpiła pewna stabilizacja. Zwyżka cen została zatrzymana na poziomie następującym: 1) Rio i Victoria 7 około sh. 27 cif Gdynia za 50 kg, 2) Santos od sh. 36-45 cif Gdynia za 50 kg, 3) Guatemala. gat. średni na poziomie około $ 13.

O ile chodzi o rynek krajowy, to popyt na wszystkie gatunki kawy jest duży. Ceny kształtują się mniej więcej w granicach: Victoria i Rio 7 zł 3,25 do 3,35 za kg. loco magazyn importera. towar oclony. Santos od zł 3,90 do 4,50 za kg, Guatemala zł 4,90 do 5,90.

Zapasy towaru na rynku krajowym zmniejszają się z dnia na dzień. Na rynkach zagranicznych obroty tranzytowe uległy znacznemu zmniejszeniu. wskutek niepewności sytuacji politycznej w Europie środkowo-wschodniej. Ceny na rynku krajowym ulegną niewątpliwie zwyżce, gdyż projektowane jest podwyższenie opłat kompensacyjnych z 44 do 54 proc.

Herbata:

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna. Ceny na niektóre gat. herbaty utrzymane na poprzednim poziomie. Na niektórę zaś zwyżkowe. Zapasy herbaty w kraju wyczerpują się, gdyż popyt na poszczególne gat. herbaty jest coraz większy. Ceny lekko zwyżkowały. — Kształtują się one mniej więcej następująco za towar oclony za 1 kg. loco magazyn importera. Cejlon gat. najtańszy zł 12,40 do 12,80. Cejlon średni zł 13,50 do 14.—, Sumatra jest droższa od Cejlonu, a nie powinna kosztować więcej jak do zł 13,— za kg. Travancora znikła prawie zupełnie z handlu, wskutek wysokiej ceny. Wszystkie gatunki herbaty prawdopodobnie zdrożeją, gdyż opłaty kompensacyjne tak samo jak przy kawie mają być podwyższone z 44 do 54 proc.

Korzenie:

Tendencja na pieprz i piment jest bardzo mocna. Towaru tego brak jest na rynku, a to wskutek okrojenia swego czasu kontyngentów przywozowych. Ceny kształtują się następująco: za 1 kg loco magazyn importera za towar oclony: pieprz czarny zł 3,30 do 3,40, pieprz biały zł 3,60 do 3,70, piment zł 6,10 do 6,30, cynamon zł 6,10. W stosunku do poprzedniego okresu ceny zwyżkowały o 10 do 15 gr. na kg, zależnie od gatunków korzeni.

Na rynkach zagranicznych tendencja również zwyżkowa, obroty tranzytowe ograniczone. Ceny za pieprz wzrosły o 10 do 15%, za piment o 8 do 10 proc., na cynamon utrzymane są na poprzednim poziomie.

Owoce suszone:

W handlu hurtowym owoców suszonych nastąpiło dość znaczne ożywienie w sułtankach i figach. Pierwsze transporty z nowych zbiorów nadeszły w ograniczonej ilości tak, że towar zostaje prawie rozchwytywany. Figi greckie wiankowe, towar oclony, sprzedawane są po zł 0,95 do 1,00 za kg, loco magazyn importera. — Ceny za sułtanki tureckie wahają się od zł 1,80 do 1,90 za kg. Ożywia się także zainteresowanie na śliwki amerykańskie oraz na orzechy, jądra orzechowe i migdały.

Sprzedaż tych artykułów jest na razie niewielka, w cenach duże wahania.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 15 września br. przybył do Gdyni s/s „Scandinavia" z transportem cytryn włoskich. Z Palermo nadeszło 4.219 skrzyń z Messyny 2.184 skrzyń oraz 1.301 skrzyń i 30 półskrzyń z Catanii.

Dnia 17 września s/s „Boreland" wyładował w Gdyni 1.040 kg orzechów z Istambulu.

S/s „Wiborg II" przywiózł dnia 16 września transport 30.000 kg bananów. Następnym rejsem t. j. w pierwszych dniach października nadejdzie ca 50.000 kg bananów.

Dnia 20 września nadszedł do Gdyni s/s „Cieszyn" z ładunkiem 6.039 kg kawy, 4.600 kg orzechów ziemnych, 1.299 kg jąder orzechowych. 1.294 kg goździków oraz 1.200 kg pieprzu.

S/s „Hel" przybył do Gdyni również dnia 20 września i wyładował 8.747 kg kawy, 3.236 kg herbaty, 51.902 kg ziaren kakaowych, 18.348 kg masła kakaowego. 15.045 kg pieprzu, 377 kg cynamonu. 206 kg gałki muszkatułowej, 939 kg orzechów ziemnych, 155 kg goździków i 1.325 kg winogron holenderskich.

Dnia 23 września nadszedł do Gdyni s/s „Oksywie" z transportem 25.000 kg orzechów ziemnych, 20.386 kg masła kakaowego, 2.152 kg kakao, 4.020 kg rodzynek, 2.096 kg herbaty i 828 kg kawy.

Dnia 23 września nadeszło na s/s „Pacific" 50.000 kg bananów.

S/s „Anna Greta" przywiózł dnia 25 września 3.850 kg daktyli z kolonij francuskich.

Dnia 28 września s/s „Chorzów" wyładował w porcie gdyńskim 10.418 kg herbaty, 2.160 kg kawy, 7.139 kg masła kakaowego, 2.317 kg ziarna kakaowego, 1.561 kg cynamonu, 266 kg goździków i 1.060 kg winogron.

S/s „Vingaland" nadszedł do Gdyni dnia 28 września z transportem 2.922 worków t. j. 73.050 kg koryntek z Calamaty, 19.705 worków, t. j. 490.565 kg fig z Calamaty — przeznaczonych dla importerów polskich oraz 1.557 worków — 38.790 kg fig i koryntek z Calamaty dla importerów gdańskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 29 września urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 6 przetargów, których przebieg przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 22 września aukcję, na której wystawiły: 396 skrzyń cytryn włoskich, sprzedano 75 skrzyń w cenie 38 — 41 zł za skrzynię, 170 worków śliwek suszonych kalif. wycofano, 925 klatek winogron włoskich, sprzedano 925 klatek w cenie 1,02 — 1,05 zł.

Dnia 28 września wystawiono: 920 klatek winogron włoskich, sprzedano 920 klatek, w cenie 1,25 — 1,40 zł za 1 kg, w tym jedna partia nadpsutych po 1 zł, 270 worków śliwek suszonych kalifornijskich wycofano z powodu braku nabywców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 15 września, na której wystawiły: 114 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 114 skrzyń w cenie 43—47,50 zł za 1 skrzynię, 2.940 klatek winogron włoskich — sprzedano 2.940 kl. w cenie 1,85 — 1,90 za 1 kg.

Dnia 19 września wystawiono 500 skrzyń cytryn włoskich, które w całości sprzedano w cenie 41 do 43 zł za 1 skrzynię.

Dnia 23 września oddano do przetargu 400 skrzyń cytryn włoskich, które zostały sprzedane po 38 i 39 zł skrzynia.

Na aukcji dnia 29 września wystawiono: 371 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 371 skrzyń w cenie 40 zł skrzynia, 500 skrzyń pomarańcz z Mosambique, które w całości zostały sprzedane przy silnym zainteresowaniu i popycie po 1,76 — 1,79 zł za 1 kg. W dniu tym wystawiono na aukcję pierwszy transport fig greckich, które podobnie jak pomarańcze z Mosambique cieszyły się dużym zainteresowaniem, w następstwie czego sprzedane zostały w całości t. j. 1.800 worków po 0.94 — 0.97 zł 1 kg.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

Na dzień 30 września br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 5.400 skrzyń pomarańcz oraz 3.070 skrzyń cytryn.

W stosunku do zapasów zanotowanych w dniu 10 września br. zwiększył się o ca 30% zapas pomarańcz oraz o ca 80% zapas cytryn.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

Cytryny włoskie sprzedawane są tak jak w ubiegłych tygodniach po 82 — 84 zł para.

Pomarańcze z Mosambique, których brak dawał się odczuwać przez pewien czas na rynku, sprzedawano, jak wynika z podanych wyżej wyników aukcyjnych po 1,76 — 1,79 zł. W dalszej sprzedaży ceny te zwyżkują o ca 10 gr na 1 kilogramie.

W związku z zamknięciem granicy czeskiej brak było na rynku w bieżącym tygodniu winogron włoskich, które nadchodziły do Polski drogą lądową przez Czechosłowację. Sytuacja ta pozwoliła sprowadzić mały transport, 400 klatek winogron holenderskich, który byłby przy konkurencji włoskich niemożliwym ze względu na wysoki koszt zakupu. Partię tych winogron sprzedano wskutek tego, po dobrej stosunkowo cenie 2,60 — 2,70 zł 1 kg.

Pierwszy transport winogron włoskich, po zamknięciu granicy czeskiej, nadszedł w dniu 30 września drogą lądową przez Niemcy. Jak obecnie ukształtują się ceny tego artykułu na razie nie wiadomo.